









CAI  
72  
C 52

Gove  
Public

DOCUMENT: 800-16/017

# FIRST MINISTERS CONFERENCE ON THE ECONOMY

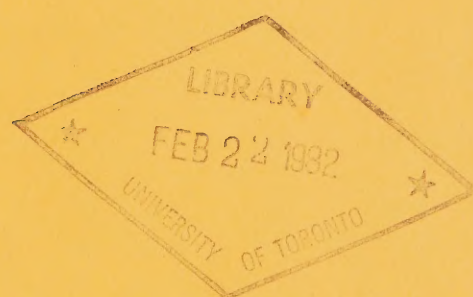
Ottawa, february 1982



Gouvernement  
du Québec

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE  
ECONOMY OPENING REMARKS BY  
MR. RENE LEVESQUE, PRIME MINISTER OF QUEBEC

February 2, 1982 . . .







Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto



TRANSLATION

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY  
OPENING REMARKS BY MR. RENÉ LÉVESQUE  
PRIME MINISTER OF QUÉBEC

Mr. Chairman,

First, I would like to apologize for being late, as this made it impossible for me to hear part of your remarks. People may have thought we had already gone home to Québec. But I wish to explain that there were certain changes. At the officials' meeting on the 18th, it was agreed that the meeting was called for 9:30, for 10:00 a.m. So we tried to arrive on time for 10, but you had already begun by then. Nevertheless, I wish to express on behalf of the Québec government my appreciation that this conference is being held, although the provinces had to insist for months that such a conference should be convened...







## TRANSLATION

...and although four years ago this month, in 1978, we began to hold meetings which were then supposed to take place every year; we have been waiting for the next since that time. If we had followed through on the prospects we worked on together, would the economic situation have been any better? We shall never know. But it certainly could not have been worse. One thing is certain, neither Québec nor the other provinces had any real control over what was happening, the use that was made of the immense federal budgets and major economic levers which were activated by Ottawa alone. In a word, for the last four years, we have had nothing to say, or rather whatever we said, it amounted to the same thing as far as federal economic policy and its results were concerned.

After all this time of fundamentally unilateral economic and financial management, we began to wonder what we were doing here and we have been even more perplexed since yesterday; on the eve of the Conference, a group of highly placed federal officials described the federal approach to this conference. They stressed that we were not here to make decisions or even, if I understood correctly, to help decide anything. To make things even clearer, all the documents which were distributed to the press yesterday referred not to a conference, which would have implied some aspect of the decision-making process but merely to a federal-provincial consultation on the economy. If this were really the case, we could probably have saved ourselves this trip and all the time and trouble involved, and made our views known by mail. But until we receive proof of the contrary, we refuse to believe this is so.



We have to consider that all these preparations mean that we can seriously try to accomplish something here together - something concrete and quickly, in keeping with the urgency of the situation. The two speakers who preceded me, the federal Prime Minister and Mr. Davis of Ontario, have both evoked, and justifiably so, our present context, quoting statistics which are more than a little alarming. Over one million unemployed, to say nothing of the thousands of others throughout the country who have, so to speak, thrown in the towel, and are not even attempting to look for work until things improve. And behind the statistics there are over a million persons, and too often their families as well, who are plagued by insecurity and a terrible sense of uselessness, as if they were discards and who feel that their dignity as men and women has been seriously undermined as never before. And the list of bankruptcies, plant closings and temporary or permanent layoffs grows longer; if things go on as they are, the temporary will become permanent, and many families, who must even give up their homes because of high mortgage and interest rates, begin to wonder what the future can possibly hold in store for their children. One must really live walled up in an ivory tower not to understand and to feel, that it is not a matter of just talking about things but of sensing everything that is happening. And what is happening is that confidence, which is an essential element in any economic recovery, is about to disappear completely, if this has not already occurred. The most pressing thing is to restore this confidence and, as you put it so



well in one of your messages to me, Mr. Chairman, this cannot be done by rhetoric, but by action, action which takes account, and quickly, of the almost unprecedented gravity of the economic situation. In addition to a minimum of good faith and mutual respect, on which we must always rely despite the disappointments we may have had and without which this operation would be utterly futile, what is required is that we must speak frankly, we must clearly identify the principal causes of our alarming situation, and we must say what we are trying to do as provincial governments, what we expect from the federal government. In the circumstances, since it is a question of economic development and management, we, in Québec, consider that it would be useless, it would in fact be an aberration if we we did not face these problems head on, for if we delay tackling them, they could lead to an irremediable calamity. We too of course, like Mr. Davis, have ideas and concrete projects to suggest. We shall do so during the Conference. We have things to propose which, in most cases, will require the cooperation of Ottawa to achieve. This is supposed to be federal-provincial equilibrium. But if we do not wish to place the cart before the horse, and if we wish to put first things first, there are three matters we wish to stress because they seem to be of the utmost importance and an absolute priority! First, the devastating interest rates which are in the process of strangling the economy, second, the negotiation of the new fiscal arrangements in which the federal government obstinately seems to intend to deprive several provinces, Québec in particular, of any leeway, at least for the coming year, in this almost infinitely diversified immensity of Canada. Third, there is a completely unrealistic determination which seems to be emerging here in Ottawa to take the place of the



provincial governments as much as possible, to literally go over their heads to centralize regional development policies to the utmost, when, it must be said the federal government already seems to have its hands full with the policies which are really within its own jurisdiction. And this brings us back to the question of interest rates. Last year, during most of 1981, interest rates in Canada seemed to go mad. At one point, they were the highest in the industrial world. A number of other countries were able to deal with the problem, but we held first place. Last week, on January 26, the federal Minister of Finance implied that this could begin again. And all this, it is said, is designed to fight inflation. This is what we have been hearing since 1975-76. In fact, we might say, and I must say, that the obsession of this federal government which, with a break of a few months in 1979-80, has been in power for 14 years, that its constant obsession, except perhaps during the 1974 electoral campaign for reasons related to the particular circumstances of the moment, has always been the same - unemployment is not as important as inflation. And four years ago, we were presented with the thrilling prospect of an inflation rate reduced to 3½% within three years. After three years of meritorious efforts, last year, that is in 1981, this persistence had brought us to something like 12½ or 13% inflation. I do not mean that inflation is not a problem - it is a problem - but unemployment is a far more pressing problem at the present time, with all its attendant waste of human and material resources, and the fight against inflation has not yielded any results except negative results, so far, and we are entitled to ask, as everyone outside Québec is in fact asking, why, when



we have a formula which has not worked for so many years, we do not develop a little imagination and decide we must change the formula, at least to some extent. This is urgent. All the more so because this policy has put a brutal stop to the spurt of economic growth Québec had experienced for a number of years. This remarkable growth - you were asking, Mr. Chairman, and Mr. Davis mentioned it too, what the provinces had done to deal with the situation, even if it was getting worse, to try to improve things. This remarkable growth, which we saw in Québec, developed for example through unprecedented programs for modernizing the pulp and paper industry, and we had to wait a year and half before the federal government deigned to join us in getting the program under way. It was evident in the action of our Société de développement industriel, in the Opération solidarité économique which has been going on for four years, in our support programs for small and medium-sized firms that are starting up - such firms form a quarter of Québec's industrial structure. And thus between 1976 and 1981, thanks to the efforts of the government and the absolutely fantastic vitality of the Québec environment, 230 000 jobs were created in Québec. Also no one else had made as much progress with regard to the rather vague, difficult to define, but real in economic terms, area of productivity, than Québec. All the experts are agreed on this. No one had made greater, more constant, more systematic efforts than Québec when it came to exports; and I will add that I do not know of many governments in Canada, including the federal government itself, which have made greater efforts than Québec to reduce public sector spending



and staff over the past few years. And then suddenly, in the spring or early summer of 1981, the interest rates we tolerated, which were literally imposed on us, led in a few months, in less than a year, to a deterioration of the situation so rapid, so profound, that there was a net loss of 93 000 jobs. And this is easy to understand when we consider that in the whole of Canada small and medium-sized firms have the greatest relative importance in Québec and that they are hardest hit by interest rates like those which we had and are still with us, because they depend on credit to finance their operating funds and to maintain their inventories. And this is why last year in 2 588 firms in Québec, we had 40% of the bankruptcies in Canada. And in many cases, the lost capital and knowhow will take a long time to build up again, if they ever are.



For example, these interest rates have had the effect, and I am merely adding this example for a basic sector of the economy, of decreasing the number of homes and durable goods purchased and consequently the number of housing starts and goods manufactured. There have been layoffs in the furniture business, the largest manufacturer of doors and windows, the Société Unique, is facing major difficulties, the important household appliance manufacturer, Admiral, has had to close down and the sawmills that produce two by fours for construction work have had to lay off personnel or close down. The gouvernement du Québec, which has had its own resources reduced by the effects of the same monetary policy, has experienced the geometric climb of its debt service and finds itself forced into a corner so tight it is absurd. For each job it manages to create, or rather, maintain in the present circumstances, dozens, if not hundreds of existing jobs will disappear as a direct result of federal policies, unless things change, and quickly. At this time, and perhaps more than ever, Québec needs all its financial resources, as do all the provinces, I think, not only to reduce the damage to the economy as far as possible, but also to maintain at a decent level the essential services for which the province is responsible. The federal government is even preparing to cut our revenues in absolute terms, because for the coming year at least, this is what the position of Ottawa in the discussions on the renewal of the fiscal arrangements will mean. And this is happening at the very time that all the most authoritative sources we have been able to consult say this attitude is absolutely unjustifiable. First, and this has been confirmed by an agency created to advise the federal government,



the Economic Council of Canada, because of the agreements of last year on oil revenues, the position of the central government will achieve a spectacular improvement in the next five years. Everyone agrees on this. And over the same period, according to the Council, if things do not change, the deficits of most of the provinces will almost inevitably increase. As the Chairman of the Economic Council of Canada, Mr. Slater, stressed there has been no improvement in the provinces' sources of revenue in recent years; at any rate, none that would justify Ottawa's transferring to the provinces a part of its deficit. At a press conference, Mr. Slater even asked whether the fiscal position of Québec had improved in relation to that of Ottawa and the answer was "No." And this from the Chairman of the Economic Council of Canada, created to advise the federal government. We might even add that the federal government's stand goes directly counter to the recommendations of a Parliamentary task force on fiscal arrangements, which it set up itself and whose report was made public in August 1981. Now I should like to show you graphically what the federal government's intention would lead to. But before I do, because many people are watching us, in Québec and elsewhere in Canada, I should like to express in simple terms just what the black magic of equalization, established programs and fiscal transfers is all about. These fiscal arrangements, as they are called, are not really arrangements at all, because in the final analysis it is always Ottawa that has the last word, every five years. These arrangements are reviewed



and have been, every five years, for quite a long time, and the result, known by a variety of learned names, is a redistribution of revenues by different channels. This redistribution policy is the essential basis of a vital minimum of equity for the population of a number of provinces and their governments. And this is particularly true if we consider the disparities in development and the fact that these disparities, these terrible inequalities, are not growing smaller at the moment, that they are too often the result of essentially federal policies which have given preference, not necessarily intentionally - there was no plot involved but this is what happened - to one part of Canada over another and consequently that a minimum balance must now be restored. Then in part to reduce the deficit, as is said, this is what the intentions announced by the federal Minister of Finance in his budget speech of November 1981 would mean for Québec. For the purpose of comparisons, I shall confine myself to what has happened since 1972. For the five years 1972-77, transfer payments, under the policy of redistribution and essential equity, grew faster than the inflation rate, that is faster than the price increases which had to be met by the provincial governments, which we had to face, over this five-year period. In the next five years the increase in these payments slowed considerably, and in fact grew at a slower pace than inflation. In other words, there was a gap in relation to inflation. And now, according to the intentions given in the budget speech of the Minister of Finance for 1982 and 1983, not only zero growth, but in absolute terms, if we compare them with what the slowed down program of the



past few years brought in, there will be a net loss of \$675 million in 1982-83 for Québec. And as we say in everyday language, that's not peanuts. I know, I heard the federal Prime Minister say a while ago that this could be reestablished in the future. But it is for this year and next that the situation will be disastrous, and I must add with all due respect to the Chairman of our meeting, that we have often learned to our cost in Québec that a bird in the hand is worth two in the bush. Now, what makes this prospect not only unacceptable, but totally unbelievable, is that this massive reduction, which you can see in black here, in relation to what existed before, this massive reduction for 1982-1983, zero growth and losses in absolute terms which are being inflicted on us, is coming just at a time when the federal government is anticipating, according to figures indirectly furnished by the Minister, in his budget speech of last November, an increase in revenues of almost 20%, that is 19.6%, and that the direct expenditures specific to the federal government will increase by only 13.6%. There is a gap between revenues and expenditures, obviously, of something like 6%. This difference is taken from what Québec in our view would be entitled to receive, and since it is a matter of a lot more money, billions of dollars more than they claim they are taking away from us, it could be used, I'm sure, to scatter more or less mature federal experiments or projects, as we saw last week when four federal ministers travelled across Canada to distribute largesse. In any event, whatever happens, such losses in revenues must be made good for the gouvernement du Québec; we cannot do otherwise, either by new tax increases,



although Québec taxpayers already carry the heaviest tax burden in Canada, or, and it can be one or the other, by further cuts in health services, education and other services provided by the Québec government, even though we are already committed to drastic cutbacks. Or we could increase our deficit, which is not acceptable, and if we consider the levers available to the various levels of government, is far less acceptable to a provincial government like that of Québec than it would be for the federal government. In this context, the gouvernement du Québec believes that the present position of the federal government is completely unfair and completely illogical, and that is why Québec intends to take advantage of this Conference, or rather, of this consultation, to discuss the principles which should be followed in renewing the fiscal arrangements. The ministers of Finance have already met three times, if not four, without results except for a few crumbs here and there. This is certainly an approach which is both unfair and illogical, and which in our view must be corrected at once. So much for the second subject of utmost priority for us in our discussions over the next few days. Briefly, I should like to evoke the third as I conclude: the measures that are necessary to promote economic development. We are quite ready to discuss them, we shall state very precise views on the matter and propose projects, but we firmly believe that such measures and projects have no chance of attaining their end if the two basic conditions I have just mentioned are not met, first an immediate, reasonable reduction in interest rates, on which people can count, and second the cancellation of the planned reductions in transfer payments to the provinces.



In 1978, at the first and last conference that I recall on the economy, the gouvernement put forward a number of basic principles concerning the consistency which should guide the two levels of government in economic development. These principles are respect for the jurisdiction of each level of government, respect for specific characteristics, goodness knows they exist, for regional differences and mainly respect and support for the priorities of the provinces, and are not inspired by a theoretical view of things. They stem from the simple fact, which is recognized increasingly by those who live in the real world, that the provincial governments are better placed, if they are allowed the means, to act with regard to economic development; this is particularly true for Québec, and for French Québec above all, for the 80% of our population for whom the pan-Canadian labour market is largely an illusion. If anyone is in doubt about this, we might mention the experience of some of our people recently in places like Calgary. Two economists of the Université de Montréal, Robert Lacroix and Yves Rabot, who have just published a very interesting work on National Policy and Regional Situations in which they denounce the uniformity of federal policies and their inability to meet the needs of various regions. According to these recognized specialists, the federal government can redistribute revenues, there is no problem on that account, but it seems to be incapable of redistributing economic development, for example. On the contrary, the federal policies devised on the basis of overall statistics, which mask regional disparities, often benefit the wealthiest regions. This makes us think of the statistician who gaily jumped into a stream to cross it on foot because the average depth of the stream was three feet, but unfortunately the average concealed holes that were ten feet deep and he disappeared. This is rather like the danger of this kind of uniformization and centralized approach. Particularly since real experience, and I am speaking on behalf of Québec, shows that - we judge the tree by its fruit - the federal government is unable to



ensure the equity of its policies on a regional basis, whatever the mechanisms invented to attempt it. Take the extremely strategic example of R & D, scientific and technical research. In 1978 and 1979, the last year for which statistics are available, Québec, with 26.3% of the population of Canada, Québec received 16% of the federal expenditures - this is not envy, but a simple statement of fact - as compared to 52.6% in Ontario, and 31.2% in the rest of Canada, with an average of \$60 for Canada as a whole, it was less than \$40 for Québec, if memory serves. At any rate it was far below the average. All this means if we must really concern ourselves with development priorities, it is the government on the spot which is closest to its citizens. It is all very well to say that Québec is one of the ten regions of Québec because in current jargon each province is a region, but this region of Québec, like the others of course, but this is particularly true of Québec, is subdivided into additional regions which we must concern ourselves with and know as well. What I am saying does not mean that the federal government should be inactive with respect to economic development, but its action should serve to reinforce that of the provincial governments which are the best placed to meet a region's needs in an immediate, direct fashion. And this federal action should aim for the regionalization of its own policies and on this point, without insisting, I must say we do not have the impression that the structural reforms of the federal departments recently announced fit in with this objective, we feel rather that the opposite is increasingly true. In a word, what we are saying to the federal government during this conference, in the name of Québec, is that our government intends to assume responsibility for economic development on its territory, that it has precise ideas and concrete proposals to put forward and that it hopes, in order to do so, that the government with the most resources,

that of Ottawa, will assure it - not just in words, for we have had them, but in current practice and recent months prove the opposite - but in concrete terms of its assistance and collaboration rather than committing itself to its own action which we know will have little chance of success. We have only to think of the problems piling up in the fields where the federal government is solely responsible. All I have to add is that because we believe everyone, throughout Canada and more particularly in Québec, is vitally interested in what we are discussing here that we have repeatedly asked that most of our deliberations be public. The federal government preferred to hold most of our discussions behind closed doors. As long as this is not to camouflage inaction or the persistence of set ideas with disastrous results, we accept this, because we are obliged to, but I must say that if we leave here and it is confirmed that this consultation was called simply to give an illusion of doing something, when the crisis weighs so heavily on our fellow citizens, their judgment will be implacable, if they have to decide we have met here for nothing. And that is why, despite our scepticism, which is understandable on the basis of past experience, we will, for a day, two days or two and a half days, do everything in our power to lead the discussions around to concrete, immediate solutions.



CAI  
73  
-C 52

# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



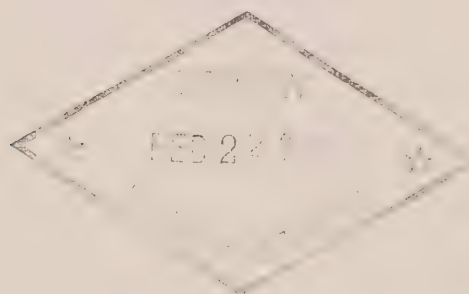
Gouvernement  
du Québec

INTERVENTION DU PREMIER MINISTRE DU QUEBEC

MONSIEUR RENE LEVESQUE, LORS DE LA SEANCE

D'OUVERTURE, LE 2 FEVRIER 1982

(Transcription effectuée par le  
Secrétariat des Conférences  
intergouvernementales canadiennes)







CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

INTERVENTION DU PREMIER MINISTRE DU QUEBEC  
MONSIEUR RENE LEVESQUE, LORS DE LA SEANCE  
D'OUVERTURE, LE 2 FEVRIER 1982

(Transcription effectuée par le Secrétariat  
des Conférences intergouvernementales canadiennes)





HON. RENE LEVESQUE: Alors, monsieur le président, je voudrais m'excuser d'abord d'être arrivé un peu en retard, ce qui paraît-il, ce qui m'a hélas privé d'une partie de votre intervention et ce qui paraît-il, a amené des gens à la télévision à se demander si on était déjà retournés à Québec, et pas tous nécessairement pour le déplorer; non, la raison est très simple, c'est qu'il avait été convenu -- mais là il y a eu des changements, enfin espérons qu'il y en aura d'autres pendant ces trois jours -- il avait été convenu à la réunion des fonctionnaires du 18 janvier, que la réunion était convoquée pour 9h30 pour 10h00, c'est-à-dire 9h30 pour 10h00, alors nous avons tâché d'arriver à l'heure pour 10h00, mais malheureusement vous aviez déjà commencé. Ce qui n'empêche qu'au nom du gouvernement du Québec, je voudrais souligner d'abord que nous apprécions grandement la tenue de cette conférence sur l'économie, même s'il aura fallu des mois et des mois pendant l'année dernière pour que l'insistance des provinces aboutisse enfin à ce résultat. Et même si en fait voilà 4 ans ce mois-ci qu'on amorçait en '78 des réunions qui devaient ensuite avoir lieu annuellement et qu'on attendait la suite depuis ce temps-là.

Si on avait suivi, dès 1979, les perspectives qu'on avait tracées ensemble alors, est-ce que la situation économique serait moins catastrophique, ça, on ne le saura jamais! Une chose certaine c'est que ça n'aurait pas pu l'empirer. Une chose certaine

aussi c'est que les provinces, et le Québec pas plus que les autres, n'ont eu aucune véritable prise sur ce qui se passait, sur l'emploi qu'on faisait des gigantesques budgets fédéraux et des grands leviers stratégiques qui sont actionnés exclusivement d'Ottawa. Bref, depuis 4 ans on peut dire qu'on n'a rien eu à dire ou plutôt quoiqu'on ait pu dire ça a été tout comme en ce qui touche la gestion économique fédérale et ses résultats.

Après tout ce temps de management économique et financier foncièrement unilatéral, on était donc en droit de commencer par se demander ce qu'on allait faire ici. Et vous me permettez de vous dire qu'on se le demande encore davantage depuis que, hier, à la veille même de la conférence, un groupe de vos hauts fonctionnaires présentaient aux média d'information, l'approche -- comme on dit en anglais -- c'est-à-dire la façon dont on voyait cette réunion. Ils se sont évertués à souligner à quel point ça n'aurait rien de décisionnel, qu'on n'était pas ici pour décider quoi que ce soit ou même -- si j'ai bien compris -- pour aider à décider quoi que ce soit. Et pour que ce soit bien clair, tous les documents qui ont été alors distribués à la presse hier, parlaient non pas de conférence, ce qui aurait pu impliquer quand même quelque chose d'un peu décisionnel dans la pratique de l'usage des mots, mais tout simplement de consultations fédérale provinciales sur l'économie. Si tel était vraiment le cas on aurait pu probablement s'éviter ce voyage et tout le dérangement qui l'accompagne et simplement faire parvenir nos opinions par la poste.

Mais jusqu'à preuve du contraire, nous refusons de croire que ça puisse être comme ça, il nous faut bien penser que tout ce branle-bas et toute la préparation qui



3  
l'a précédée ça vise sérieusement à ce que nous puissions accomplir quelque chose ici, accomplir quelque chose ensemble, quelque chose de concret et de rapide, c'est-à-dire quelque chose qui commence à correspondre à l'urgence de la situation.

Dans les deux interventions qui m'ont précédé, celle du premier ministre fédéral et celle de monsieur Davis d'Ontario, on a, comme il se doit, évoqué le contexte devant lequel nous sommes à partir de statistiques qui déjà sont assez pour donner le frisson : plus d'un million de chômeurs, sans compter tous les autres par milliers à travers le pays qui jettent pour ainsi dire le manche après la cognée, qui ne se donnent même plus la peine de se chercher de l'emploi jusqu'à nouvel ordre. Et aussi on évoque derrière les statistiques, ce qui est vrai, ce million et quelque cent mille personnes, trop souvent avec leur famille à part ça, qui sont plongées dans l'insécurité et un terrible sentiment d'inutilité comme si on les jetait aux rebus, et qui sentent leur dignité d'homme et de femme cruellement atteinte comme jamais auparavant.

Et à mesure que s'allonge le cortège des faillites, des fermetures et des mises à pied temporaires ou permanentes et c'est un domaine où si ça continue le temporaire risque d'être permanent d'urgence, et tant de foyers, y compris leur propre foyer, qu'on ne peut plus garder à cause des hypothèques, des taux d'intérêts, ces personnes commencent même à se demander ce que l'avenir peut bien réserver à leurs enfants.

Il faut vivre claquemurés dans une tour d'ivoire pour ne pas comprendre et sentir, il ne s'agit

pas seulement d'en parler mais pour comprendre un peu et sentir surtout ce qui se passe, et ce qui se passe, c'est que la confiance qui est un ingrédient indispensable de toute relance économique c'est que la confiance est à la veille de disparaître complètement, si c'est pas déjà fait. Et ce qui urge le plus, c'est de rétablir cette confiance, et ça comme vous l'avez si bien dit vous-même dans un des messages que j'ai reçu de vous, monsieur le président, ça se fait pas par la rhétorique, mais par l'action. Une action qui tienne compte, et qui tienne compte vite de la gravité à peu près sans précédent de la situation économique.

En plus d'un minimum de bonne foi et de respect mutuel sur lequel il faut toujours compter en dépit des déceptions qu'on a pu vivre, cette bonne foi et ce respect mutuel sans lesquels toute cette opération demeurerait vaine et sans suite, ce que ça exige, c'est qu'on se parle franchement. Qu'on identifie bien les causes principales du marasme effarant dans lequel on se débat et qu'on dise aussi bien ce que nous entendons tâcher de faire comme gouvernements provinciaux, les uns et les autres, que ce que nous attendons du gouvernement fédéral. Les choses étant ce qu'elles sont et s'agissant de gestion et de développement économique, nous jugeons quant à nous au Québec que ce serait inutile, que ce serait aberrant en fait de ne pas aborder de front, des problèmes que s'y on tarde à les régler, risquent de nous mener à un désastre qui pourrait devenir irrémédiable.

Bien sûr nous avons, comme le premier ministre d'Ontario, nous avons aussi au Québec des idées, des



projets concrets à évoquer. On va le faire pendant la conférence. Nous avons des choses à proposer, qui demanderaient, dans la plupart des cas, la coopération, c'est censé être l'équilibre fédéral-provincial, la coopération d'Ottawa pour se réaliser.

Mais si on ne veut pas mettre la charrue devant les boeufs et comme on dit en anglais, si on veut vraiment faire first things first, il y a trois sujets sur lesquels nous tenons à insister, parce qu'ils nous semblent primordiaux et absolument prioritaires.

Premièrement, les taux d'intérêts meurtriers qui sont en train d'étouffer l'activité économique.

Deuxièmement, la négociation de ce qu'on appelle les accords fiscaux où les intentions fédérales semblent viser mordicus à priver plusieurs provinces et en particulier le Québec de toute marge de manoeuvre, en tout cas pour l'année qui vient et dans cette immensité et cette diversité presque infinie qu'est le Canada.

Troisièmement, il y a cette volonté totalement irréaliste à notre avis qui semble hélas se dessiner ici à Ottawa, la volonté de se substituer le plus possible aux gouvernements provinciaux, de leur passer littéralement par-dessus la tête, pour centraliser au maximum, les politiques de développement régional, alors qu'il faut bien le dire, le fédéral semble déjà en avoir plein les bras avec des politiques qui sont véritablement de son ressort. Ce qui nous ramène d'abord aux taux d'intérêts.

L'an dernier, pendant le plus clair de l'année '81, les taux d'intérêts pratiqués au Canada ont été proprement démentiels. Ils ont même, à un moment donné, été les plus élevés du monde industriel. Il y a une foule

d'autres pays qui réussissaient à s'en tirer autrement. Nous, on était les champions toutes catégories.

Le 26 janvier, c'est-à-dire la semaine dernière, le ministre des finances fédéral, nous laissait entendre encore une fois, que ça pourrait bien recommencer. Et tout ça comme on dit c'est pour juguler l'inflation. C'est ce qu'on dit, c'est ce qu'on répète depuis '75, '76 en particulier. En fait, on pourrait dire -- et je dois le dire -- que l'obsession de ce gouvernement fédéral qui, sauf un hiatus de quelques mois en '79, '80, a été au pouvoir sans arrêt pendant 14 ans, excepté peut-être pendant la campagne électorale de '74 pour des raisons conjoncturelles, cette obsession constante a été toujours la même, toujours la même, le chômage moins important que l'inflation. On se souvient qu'il y a 4 ans, en '78, on nous évoquait pour 3 ans plus tard la perspective emballante d'une inflation qui serait réduite à 3½%. Après ces 3 ans d'efforts méritoires, l'an dernier, donc trois ans plus tard en '81, toute cette admirable persistance nous avait conduit à quelque chose comme 12½ à 13% d'inflation.

Ce qui ne veut pas dire que l'inflation ce n'est pas un problème. C'est un problème. Seulement le chômage est sacrement plus important puis plus pressant en ce moment avec tout ce que ça implique de gaspillage de ressources humaines, de ressources matérielles, qu'une lutte à l'inflation qui jusqu'ici n'a donné aucun résultat, sauf des résultats négatifs.

Et on est en droit de se demander et tout le monde se le demande -- en dehors d'Ottawa en tout cas --



comment il se fait que quand on a une recette qui n'a pas marché pendant tant d'années, on n'arrive pas à avoir le minimum d'imagination qui dirait: bien peut-être qu'il faut en changer la recette, la changer jusqu'à un certain point en tout cas, et que ça presse. D'autant plus qu'en même temps, cette politique a réussi à casser brutalement l'essor que l'économie québécoise avait réussi à prendre depuis quelques années.

Cet essor vraiment remarquable, monsieur le président et premier ministre fédéral, vous demandiez tout à l'heure -- monsieur Davis l'a rappelé -- ce que les provinces avaient fait de leur côté pour essayer d'améliorer la situation, même si elle se dégradait, puis essayer d'améliorer les choses. Et bien cet essor vraiment remarquable qu'on a connu au Québec, on le voyait se développer par exemple dans des programmes sans précédent, de modernisation des pâtes et papier où il a fallu insister pendant un an, un an et demi, avant que le fédéral daigne se joindre à nous pour mettre en marche ce programme.

On voyait ça aussi dans les interventions de notre Société de développement industriel, dans le programme de solidarité économique qu'on maintenait depuis quatre ans, de peine et de misère, aussi dans toutes les formes diverses de soutien aux petites et moyennes entreprises qui, comme on le sait, les PME sont le coeur même de la structure industrielle du Québec. Et c'est ainsi que de '76 à '81 grâce à certains efforts du gouvernement mais surtout au dynamisme absolument remarquable, sans précédent, du milieu québécois, 230,000 emplois

avaient été créés du Québec.

C'est ainsi aussi que personne n'avait fait plus de progrès en ce qui concerne cette espèce de notion extrêmement évanescence, difficile à cerner, mais qui est quand même très réelle quand on parle de progrès économique, personne n'avait fait plus de progrès que le Québec en matière de productivité. Enfin tous les experts qui essaient de cerner ça sont d'accord là-dessus.

Personne n'avait fait un effort plus grand, plus constant, plus systématique, en matière d'exportation, que le Québec. J'ajouterais que je ne connais pas beaucoup de gouvernements au Canada, et je dois dire probablement pas le gouvernement fédéral, en particulier, qui ait fait plus d'efforts que le gouvernement québécois, à la fois pour comprimer les effectifs et les dépenses du secteur public ces dernières années. Et puis tout à coup à compter des environs du printemps ou du début de l'été '81, les taux d'intérêts qu'on a tolérés, qu'on a littéralement imposés, ont amené une détérioration en quelques mois en moins d'un an, si rapide et si profonde de la situation qu'on a vu une perte nette de 93,000 emplois.

Et ça, ça se comprend surtout si l'on sait que c'est au Québec de tout le Canada que les PME, les petites et moyennes entreprises ont relativement le plus d'importance et aussi que ce sont elles qui sont le plus durement touchées par les taux d'intérêt que nous avons eus et que nous avons encore, parce qu'elles sont dépendantes du crédit



pour financer leur fonds de roulement et pour maintenir leurs inventaires. C'est comme ça que l'an dernier, dans 2,588 entreprises, au Québec on a connu 40% des faillites qui se sont produites au Canada. Et très souvent, le capital et le savoir-faire qu'on a ainsi perdus seront longs à se reconstituer et dans certains cas ne se reconstitueront jamais.

Ces taux d'intérêt ont eu pour effet par exemple -- et j'ajoute simplement cet exemple-là pour un secteur fondamental de l'économie -- ont eu pour effets de faire baisser l'achat et par conséquent la construction de maisons et de biens durables. Et c'est comme ça qu'il y a eu beaucoup de mises à pied dans le meuble; que le plus grand fabricant de portes et châssis au Québec, la compagnie, la société Unik affronte des difficultés majeures; que l'important fabricant d'appareils électro-ménager Admiral a dû fermer ses portes et que les scieries qui fabriquent des 2x4 pour la construction sont acculés, dans bien des cas, aux licenciements ou aux fermetures.

Le gouvernement du Québec qui voit ses propres ressources réduites par les effets de cette même politique monétaire, on connaît l'escalade géométrique du service de la dette, se voit donc ainsi coincé, acculé à une situation qui est proprement absurde. Pour chaque emploi qu'il réussira encore à créer, il faut plutôt dire à maintenir par les temps qui courent, des dizaines sinon des centaines d'emplois existant disparaîtront du fait directement des politiques fédérales si ça ne change pas et si ça ne change pas vite.

Or, à ce moment même ou plus que jamais le Québec, comme je pense bien toutes les provinces, a besoin de toutes ses ressources financières, non seulement pour tâcher de réduire les dégâts dans l'économie, autant que possible, mais pour maintenir convenablement des services essentiels, absolument essentiels dont on a la responsabilité au niveau provincial. Le gouvernement fédéral s'apprête par-dessus le marché à couper en chiffres absolus nos revenus. Parce que c'est à ça que se résume, pour l'année qui vient en tout cas, la position d'Ottawa dans les discussions sur le renouvellement de ce qu'on appelle les accords fiscaux.

Or, ça arrive ça, au moment où selon toutes les sources les plus autorisées que nous avons pu consulter, écouter, l'attitude, cette attitude fédérale est absolument injustifiable. D'abord -- et ça a été confirmé par un organisme créé par le gouvernement fédéral pour le conseiller, le Conseil économique du Canada, d'abord, grâce aux ententes de l'an dernier sur le pétrole, la situation financière du gouvernement central va s'améliorer de façon spectaculaire pendant les cinq prochaines années. Ça tout le monde est d'accord là-dessus. Et pendant cette même période, selon le même Conseil économique du Canada, les déficits de la majorité des provinces, si rien ne change, vont tendre au contraire à s'accroître à peu près fatalement. Comme le soulignait le président du Conseil économique du Canada, monsieur Slater, il n'y a pas eu d'amélioration dans les sources de revenus de la plupart des provinces ces derniers temps, d'aucune façon, des améliorations qui justifierait



Ottawa de leur transférer une partie de son déficit.

En conférence de presse monsieur Slater a même posé spécifiquement la question suivante et je cite:

"Est-ce que la position fiscale du Québec s'est améliorée par rapport à celle d'Ottawa?"

Réponse: "Non".

Et je ferme les guillemets, et ça vient du président du Conseil économique du Canada, créé pour conseiller le gouvernement fédéral.

On peut même ajouter que cette attitude du gouvernement fédéral va directement à l'encontre des recommandations d'un groupe de travail parlementaire sur les accords fiscaux qu'il a lui-même créé, et dont le rapport a été rendu public au mois d'août de l'année dernière, au mois d'août '81.

Maintenant, si vous permettez, j'aimerais vous montrer graphiquement ce que ça pourrait donner cette intention du gouvernement fédéral. Mais, avant de vous montrer ce que ça donnerait, je voudrais rappeler simplement -- parce qu'il y a beaucoup de gens qui nous écoutent--des citoyens un peu partout au Québec comme ailleurs au Canada, pour qui c'est de la magie noire toutes ces histoires de péréquation de programmes établis, de transferts fiscaux, qu'est-ce que ça veut dire en simple?

Ces accords fiscaux, comme on les appelle, ne sont pas des accords finalement, parce qu'en dernière analyse, c'est toujours finalisé par Ottawa tout seul, à tous les cinq ans.

Ces accords donc, ce sont des arrangements, qui reviennent de cinq ans en cinq ans depuis fort long-

temps. Et ça donne ceci que par divers canaux qui portent des noms tous plus savants les uns que les autres, par divers canaux, il s'agit d'une politique de redistribution des revenus qui est le fondement essentiel d'un minimum vital d'équité pour les populations de plusieurs provinces et pour leur gouvernement qui les représente. C'est d'autant plus vrai si l'on tient compte des disparités dans le développement et du fait que ces disparités, c'est-à-dire ces terribles inégalités -- et qui ne sont pas en train de se corriger en ce moment -- que ces inégalités sont très souvent trop souvent le résultat de politiques essentiellement fédérales, qui ont privilégié -- je dis pas que c'était voulu, c'était pas un complot, mais c'est ça qui est arrivé -- qui ont privilégié telle partie du Canada plutôt que telle autre et que, par conséquent, il faut au moins rétablir un minimum d'équilibre.

Alors, soi-disant pour réduire en partie son déficit, voici graphiquement, ce que signifieraient pour le Québec les intentions qu'annonçait à ce propos le ministre fédéral des finances dans son discours du budget en novembre '81; et je me contente d'évoquer, pour établir des comparaisons, ce qui se passe depuis 1972. Les paiements des transferts, c'est-à-dire cette politique de redistribution et d'équité essentielles pendant les cinq années de '72 à '77 se sont accrus plus vite, à ce moment-là, que l'inflation, c'est-à-dire plus vite que l'augmentation des prix que nous devons rencontrer comme gouvernements provinciaux, que l'augmentation des dépenses auxquelles nous devons faire face pendant cinq ans. Pendant les cinq années suivantes, ces paiements ont augmenté, se sont accrus



en ralentissant et en ralentissant de façon notable, de façon en fait, à augmenter moins vite que l'inflation. Autrement dit il y avait un trou, un manque à gagner par rapport à l'inflation. Et maintenant, les intentions évoquées dans le discours du budget du ministre des finances pour '82/'83 signifient non pas seulement une croissance zéro, mais en termes absolus, si on compare avec ce que même le programme ralenti de ces dernières années nous apportait, en termes absolus, un manque à gagner net pour '82/'83 de \$ 675 millions de dollars en ce qui concerne le Québec.

Bien, comme on dit en langage de tous les jours, c'est pas de "peanuts"! Je sais bien, j'ai entendu, j'ai entendu le premier ministre fédéral tout à l'heure nous dire que ça pourrait se rétablir dans les années qui viennent. C'est cette année et puis l'année qui vient que la situation est proprement catastrophique. Je dois ajouter aussi, sauf tout le respect que je dois au président de notre réunion, qu'on a souvent appris à nos dépens, au Québec, et je pense que c'est vrai dans d'autres cas, que un tien ça vaut mieux que deux tu l'auras!

Maintenant, ce qui rend cette perspective non seulement inacceptable, mais absolument invraisemblable, c'est que cette réduction massive, car vous la voyez en noir là par rapport à ce qui existait, cette réduction massive pour '82/'83 croissance zéro et même perte en chiffre absolu qu'on prétend nous infliger, eh bien! elle arrive alors même qu'on prévoit au fédéral -- et ça ce sont les chiffres très directement tirés du discours du budget du ministre des finances en novembre dernier -- ça arriverait au moment où

les revenus fédéraux augmenteraient de près de 20%, de 19,6% et que les autres dépenses, les dépenses directes, les dépenses propres si on veut, du gouvernement fédéral, elles, augmenteraient de 13,6%.

Il y a un trou entre les dépenses et les revenus, qui sera sûrement comblé, ça, c'est évident, de quelque chose comme 6%. Ce trou, il est pris à même ce que le Québec est en droit, quant à nous, de recevoir, surtout dans les circonstances actuelles. Et comme il s'agit de pas mal plus d'argent, de milliards de plus que ce qu'on prétend nous enlever, bien ça pourra servir -- j'en suis sûr -- à saupoudrer des expériences ou des projets fédéraux plus ou moins matures, comme on l'a vu la semaine dernière, de la part de 4 ministres fédéraux, qui se promenaient un peu partout au Canada pour parachuter de la manne! Quoiqu'il en soit et quoiqu'il arrive de tout ça, pour le gouvernement du Québec, de telles baisses de revenus devraient être compensées, on peut pas faire autrement, soit par de nouvelles hausses de taxes, alors que les contribuables québécois sont déjà ceux qui fournissent l'effort fiscal le plus élevé au Canada ou encore -- et ça peut être l'un, l'autre, etc. -- ou encore par de nouvelles coupures dans les services de santé, d'éducation ou d'autres services assumés par l'Etat québécois alors que déjà nous sommes engagés dans des programmes de compression qui sont cruels en fait. Ou encore par une augmentation du déficit, ce qui n'est plus acceptable et qui, de toute façon, si on tient compte des leviers dont disposent les



divers gouvernements est sacrement moins acceptable pour un gouvernement provincial comme le Québec que ça peut l'être pour le fédéral.

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec croit que la position actuelle du gouvernement fédéral est à la fois totalement injuste et totalement illogique.

Et c'est pour cette raison que le Québec entend profiter de la présente conférence, excusez-moi, de la présente consultation, pour discuter des principes qui devraient présider au renouvellement des accords fiscaux. Ca fait trois fois, sinon quatre, que les ministres des finances se réunissent sans que ça donne de résultats sauf des grenailles par çï par là.

Il y a quand même une approche là -- pour reprendre l'anglicisme -- qui est à la fois injuste, illogique et qui, à notre avis, doit être corrigée d'urgence.

Voilà pour nous le second sujet absolument prioritaire pour nos discussions des prochains jours. Très brièvement je voudrais en invoquer le troisième en terminant: il s'agit des mesures qui s'imposent pour favoriser le développement économique.

Nous sommes tout à fait prêt à en parler, nous énoncerons des vues très précises là-dessus, des projets aussi, encore que nous croyons fermement que de telles mesures, de tels projets, n'ont aucune chance d'arriver à leurs fins, si les deux conditions de base que je viens d'évoquer ne sont pas d'abord remplies. C'est-à-dire premièrement: une baisse

immédiate, raisonnable mais immédiate, sur laquelle les gens puissent compter des taux d'intérêt. Et deuxièmement, l'abandon des réductions envisagées dans le paiement des transferts aux provinces.

En '78, à la dernière conférence, la première puis la dernière dans mes souvenirs qu'on a eue sur l'économie, le gouvernement du Québec avait rappelé un certain nombre de principes fondamentaux concernant la cohérence qui doit guider les deux ordres de gouvernement en matière de développement économique. Ces principes qui sont le respect des compétences de chaque gouvernement, le respect des spécificités, et dieu sait s'il y en a des différences régionales, et principalement le respect et l'appui aux priorités des provinces. Ces principes ne s'inspirent pas d'une vue théorique des choses. Ils découlent du simple fait qui est reconnu de plus en plus par tous ceux qui vivent dans la réalité vécue, que les gouvernements provinciaux sont mieux placés, si on leur en laisse les moyens, pour intervenir au niveau du développement économique. Et c'est singulièrement vrai pour le Québec, le Québec français surtout, c'est-à-dire 80% majoritaire du Québec pour lequel le marché pan-canadien du travail est largement illusoire. Et pour ceux qui en douteraient, on pourrait évoquer certaines expériences qu'ont vécues certains des nôtres venus du Québec dans des coins comme Calgary récemment.

Il y a deux économistes de l'Université de Montréal, monsieur Robert Lacroix et Yves Rabeau, qui viennent d'ailleurs de publier un ouvrage très intéressant, et ce sont deux spécialistes sérieux, un ouvrage intitulé: Politique nationale et conjoncture

régionale, dans lequel ils dénoncent l'uniformité des politiques fédérales et leur incapacité à répondre aux besoins des différentes régions. Selon ces spécialistes reconnus, le gouvernement fédéral peut redistribuer des revenus, ah! ça, il y a pas de problème, mais il est plutôt incapable de redistribuer le développement économique par exemple. Au contraire, les politiques fédérales conçues à partir de statistiques d'ensemble qui masquent les disparités régionales avantagent souvent les régions les plus riches. Ça me fait penser à l'histoire du statisticien qui s'est jeté joyeusement dans un ruisseau pour le traverser à pied, parce que la moyenne de profondeur de ce ruisseau était de trois pieds. Seulement la moyenne, elle avait le malheur de cacher des trous de dix pieds, ce qui fait qu'on n'a jamais retrouvé le statisticien.

Et c'est un peu ça qui est le danger de cette espèce d'uniformisation et de l'approche centralisée, d'autant plus que l'expérience très concrète et je parle au nom du Québec, nous démontre, et on juge l'arbre à ses fruits, que le gouvernement fédéral est incapable d'assurer l'équité de ses politiques sur une base régionale, quelque soit les mécanismes qu'on multiplie pour faire semblant. Prenons l'exemple extrêmement stratégique de la recherche R&D — comme on dit en anglais — la recherche scientifique et technique. En '78 et '79 la dernière année pour laquelle les statistiques sont disponibles avec 26,3% de la population du Canada, le Québec touchait 16% des dépenses fédérales contre -- c'est pas de l'envie là -- mais c'est simplement un constat de faits contre 52,6%



en Ontario et 31,2% dans le reste du Canada. Avec une moyenne de soixante dollars à l'échelle du Canada c'était moins de quarante dollars je crois, pour le Québec -- si j'ai bonne mémoire -- en tout cas c'était loin du compte.

Dans le même sens, en 1981 l'année qui vient de se terminer, le Québec a bénéficié de 16,9% de l'ensemble des investissements fédéraux contre 30,6% en Ontario.

Alors, tout ça signifie que si vraiment on doit s'occuper des priorités de développement, c'est le gouvernement qui est sur le terrain qui est le plus proche des citoyens. C'est bien beau de dire que le Québec c'est une des dix régions, parce que dans le jargon actuel chaque province est une région; mais cette région du Québec, comme les autres d'ailleurs mais c'est singulièrement vrai au Québec, elle est sous-divisée en régions complémentaires dont il faut s'occuper et qu'il faut connaître aussi. Tout ce que je dis ne signifie pas que le gouvernement fédéral doit être inactif au plan du développement économique, mais ça veut dire que son action doit viser à épauler les gouvernements des provinces, qui se trouvent mieux placés pour répondre de façon directe, de façon immédiate, aux besoins d'une région. Et aussi cette action fédérale doit porter sur la régionalisation de ses propres politiques. Sur ce dernier point, sans insister, je dois dire qu'on n'a pas du tout l'impression que les réformes de structures des ministères fédéraux, qui ont été annoncées récemment s'inscrivent dans cette optique, j'ai plutôt le sentiment, et c'est ce qui se répand de plus en plus, que c'est exactement le contraire.

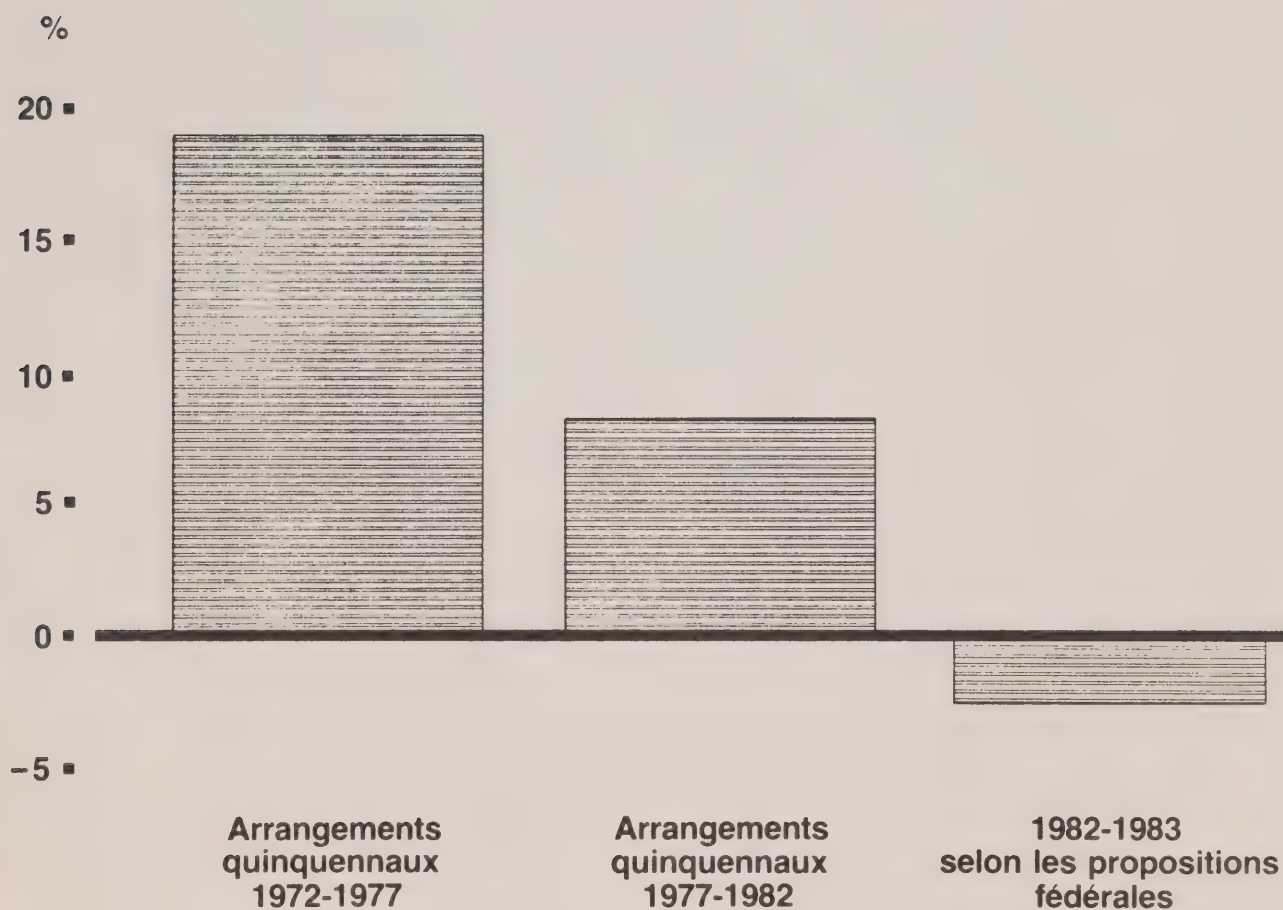
En somme, ce que nous disons au gouvernement fédéral, au cours de la présente conférence au nom du Québec, c'est que notre gouvernement entend assumer la responsabilité du développement économique sur son territoire. Qu'il a des idées précises et des propositions concrètes à avancer et qu'il souhaite pour ce faire que le gouvernement qui a le plus de ressources financières qui est celui d'Ottawa l'assure, non pas en paroles, mais que ce soit vrai, parce que des paroles il y en a eu, mais la pratique courante -- et encore ces jours derniers et encore les semaines qui passent -- nous démontre hélas le contraire, qu'on nous assure, mais concrètement, de son concours et de sa collaboration plutôt que de s'engager lui-même dans des actions de son cru, dont on sait qu'elles ont peu de chance de réussir, surtout si l'on songe aux problèmes qui s'accumulent dans les domaines où c'est lui seul le fédéral qui a déjà toute la responsabilité.

Tout ce que j'ai à ajouter, c'est qu'à cause du fait que nous croyons que tout le monde partout au Canada, singulièrement au Québec, est intéressé de façon vitale au sujet dont nous discuterons ici que nous avons demandé avec insistance que la plus grande partie de nos délibérations soient publiques. Le gouvernement fédéral a préféré que nous discussions surtout derrière des portes fermées. Pourvu que ce ne soit pas pour camoufler de l'inaction ou simplement la persistance d'idées fixes dont les résultats sont catastrophiques, bien nous l'acceptons puisqu'on nous l'impose. Mais je dois dire que si on sort d'ici et que ça confirme que cette consultation a été convoquée seulement pour donner l'illusion qu'on a bougé alors que le poids de la crise pèse aussi

lourdement sur nos concitoyens, leur jugement sera impitoyable, s'ils devaient constater qu'on s'est réunis ici pour rien. C'est pour ça que malgré tout le scepticisme qu'on comprendra que nous inspire l'expérience passée, nous allons pendant une journée, deux jours, deux jours et demi faire tout en notre pouvoir nous aussi pour faire déboucher le débat sur des solutions concrètes et immédiates aussi.

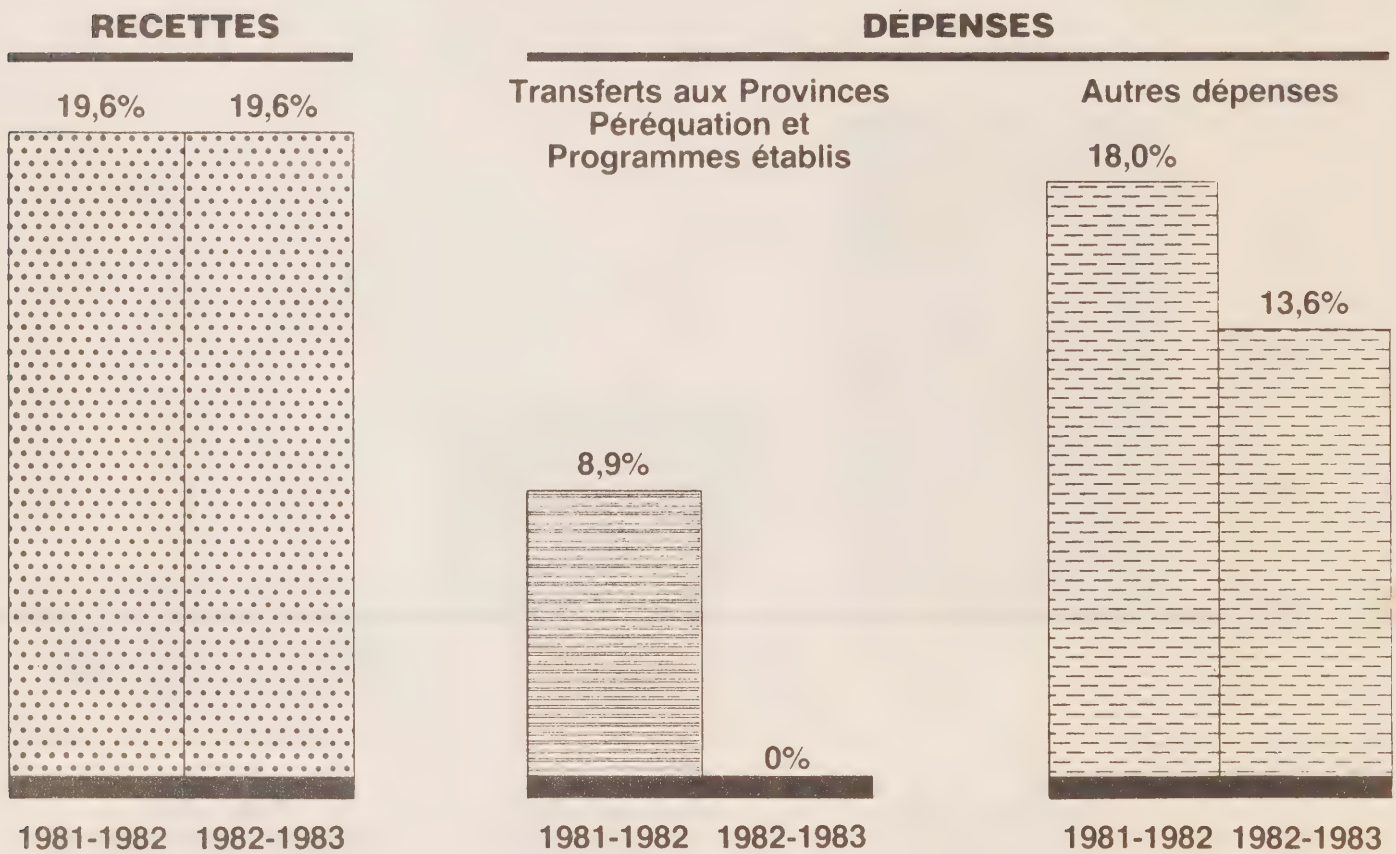


# **GOUVERNEMENT DU QUÉBEC** **REVENUS PROVENANT DES TRANSFERTS** **DU GOUVERNEMENT DU CANADA** **(taux de croissance annuel moyen)**



Source: Ministère des Finances  
Gouvernement du Québec

**GOVERNEMENT DU CANADA**  
**DISCOURS SUR LE BUDGET**  
**TAUX ANNUEL D'ACCROISSEMENT DES**  
**RECETTES ET DÉPENSES BUDGÉTAIRES**



**Source:** Le plan complet du budget déposé à la Chambre des Communes  
par l'honorable Allan J. MacEachen le 12 novembre 1981      Tableaux 1.1; 3.2; 3.4

CD1  
E2  
-C 52

# FIRST MINISTERS CONFERENCE ON THE ECONOMY

Ottawa, february 1982



Gouvernement  
du Québec

DOCUMENT: 800-16/018

DEVELOPMENT OF THE ECONOMY

Ottawa, February 3, 1982







## DEVELOPMENT OF THE ECONOMY

The discussion yesterday afternoon dealt with the management of the economy and the use of the levers which are in the hands of the federal government. Although it was not possible to obtain formal commitments from the Ottawa government with respect to the objectives and operating guidelines for the next few months of its monetarist policy, the exchange of views was nevertheless particularly enlightening when it came to taking stock.

### Economic Situation

It is now apparent to everyone that Canada is experiencing its worst recession in thirty years and that it was touched off by the unprecedented spiraling of interest rates in the middle of 1981. Moreover, the Governor of the Bank of Canada, Mr. Gerald Bouey, said he was aware that the interest rate policy affected some firms more seriously and that as a result the effects of this policy were not evenly distributed over the territory. It had long been obvious for the gouvernement du Québec that, because of its economic structure and the presence of a large number of small and medium-sized business firms, Québec's economy was harder hit by the excessive monetary policy of the past months. The federal government now recognizes that the interest rate policy also has different regional impacts.

A consensus also emerged to the effect that inflation is due in Canada to our catching up with energy prices and to interest rates themselves while the medicine prescribed indiscriminately attacks all components of demand. Finally, the federal government agreed that stability of exchange rates with the United States was also one of its priorities; this goal is particularly well served by a restrictive monetary

policy.

Despite these findings it does not seem that the federal government or Mr. Bouey is inclined to change course. However, such observations indicate that the monetary policy of the federal government has not helped resolve the problems but rather has been the cause of particularly harmful repercussions, especially for the economies of Manitoba, the Maritimes and Québec. We have no commitment that Canada will not resort to interest rates 2, 3 or 4% higher than those in effect in the United States. Nor do we have any assurance with regard to the price the federal government is willing to pay to support the Canadian dollar.

Right at the beginning of the Conference, Québec indicated that it seemed useless and aberrant to agree on the means for stimulating economic development if two conditions were not met first: a decrease in interest rates and a review of federal proposals for the new fiscal arrangements. It has not changed its views and has made proposals which would make it possible to bring such conditions about. In both cases, it is hoping for positive responses between now and the end of this conference.

Yesterday Québec also recalled a certain number of basic principles which it considers a minimum for a coherent economic development of Canada's regions: respect for agreements and promises, respect for the specific character of economies, respect for jurisdictions and the priorities of the provinces.

#### Respect for Agreements and Promises

Before working out new development measures, it would be desirable for the federal government to give effect to the agreements and promises which have been discussed over a number of months if not years.



For example, in 1974, the federal government launched the idea of building a heavy water plant on the Gentilly nuclear site in Québec. Two years later however the federal government more or less went back on its decision and demanded that Hydro-Québec promise to purchase a certain quantity of heavy water before going through with the project. An agreement was finally signed early in January 1978 by the gouvernement du Québec, Hydro-Québec and Atomic Energy of Canada.

However, on August 16, 1978, the federal Minister of Finance, Mr. Jean Chrétien, announced that the project had been definitively shelved. This unilateral decision by Ottawa, which constituted a breach of contract aroused Québec's ire, and justifiably so. This project, announced a number of times by the federal authorities, which was to generate investments of over \$620 million and job creation estimated at some 10 000 person-years, had just gone up in smoke.

Since then, the federal government has agreed in principle to grant Québec an indemnity of \$200 million. Nevertheless, at the present time, more than three years after the work was interrupted by Ottawa and after interminable discussions between the two governments on the eventual use of the \$200 million, the federal government has still not given a concrete answer to any of the many proposals submitted by Québec.

Furthermore, the federal minister responsible for Québec affairs claimed a few days ago that Québec did not take advantage of the millions of dollars allegedly placed at its disposal by Ottawa for the financing of the Palais des Congrès (Montréal Convention Centre). In actual fact, the gouvernement du Québec is still waiting for an answer to its request for a contribution of \$24 million, which has already been promised and announced by the federal government. A letter to this effect, sent to the federal authorities two months ago, has not yet been answered. Since making its promise, the federal government seems to be trying to make

its contribution conditional on the negotiation of a broader agreement on the redevelopment of Old Montréal.

In the same line of thinking, let us mention a final example this time involving the Gentilly II nuclear station. In 1973, Hydro-Québec and Atomic Energy of Canada started building this station, which was to come on line early in 1979. The federal government promised to assume 50% of the costs.

Because of many problems, particularly changes made in the initial plan by Atomic Energy of Canada, and delays in the delivery of equipment, the station is now expected to become operational in 1983, while the cost has risen from the original estimate of \$300 million to \$1.3 billion. Québec has since attempted to obtain from the federal government a pledge that it would respect its promise to pay 50% of the cost - in vain. Although Québec was unable to obtain an answer from the federal government, the latter announced, a few months ago, its decision to grant New Brunswick additional financial support for the construction and operation of the Pointe-LePREAU nuclear station.

This list of agreements and promises which have not been respected could be considerably longer, to say nothing of a number of large projects which are delayed at the present time because of financing difficulties caused by high interest rates: the Matane pulp and paper mill, the Reynolds project at Baie Comeau, the forestry project in the Outaouais, etc.

#### Respect for Specific Characteristics and Provincial Priorities

The gouvernement du Québec has always affirmed that it simply cannot accept a pan-Canadian approach to the elaboration of economic policy. The specific character of Canada's regions and the gaps between the development stages of each of the regions are too marked for us to think that uniform measures could be equally effective in them all.

The gouvernement du Québec is surely in the best position if it is allowed the means to act in the area of economic development. The sales tax conflict, the OSE program, the various structural policies advanced over the past five years: agriculture, pulp and paper, mining, exports, are all particularly telling examples, for these measures largely contributed to the performance of the Québec economy between 1975 and 1980.

Concurrently with its budget last November 18, the federal government made public a document produced by an ad hoc committee of the cabinet and entitled Economic Development in Canada for the Eighties. It stresses the need for consultation and cooperation with the provincial governments to avoid unproductive duplication of programs and expenditures. This highly logical position is unfortunately rarely applied in practice. The federal government recently created a program for the modernization and adaptation of the textile and garment industry which is a duplicate of that set up by the gouvernement du Québec. All the approaches and offers of coordination and cooperation made by the Québec ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, have been rejected by the federal authorities.

Will the recent administrative and political reorganization of the federal government lead to greater cooperation with the provincial governments? It is preparing to create in Québec's regions a bureaucratic empire which will short-circuit all the regional structures of the Québec government. With differing priorities, how can we ensure that government programs in the sphere of economic development are effective? However, a recent study by Professors Rabeau and Lacroix of the Université de Montréal has shown once again that while the federal government has the financial leeway, the provinces are the ones that control the measures for stimulating economic development. In fact, if the federal government decides to make a financial contribution, the gouvernement du Québec could launch a vast



program to sustain and create employment.

### Emergency Fund

To face the crisis in the immediate future, to bring to an end the disastrous series of plant closings and bankruptcies as well as the alarming increase in unemployment which has now reached 12% in Québec, the governments should commit themselves to a fund to sustain employment and stimulate the economy. The excessive monetarist policy of the last few years is essentially the source of the problems now being experienced by the economies of Québec, Manitoba and the Maritimes in particular. This emergency fund would be designed for the provinces whose unemployment rate was higher than the average for the country. The assistance offered, for an 18 to 24-month period, would be modified in terms of the unemployment rate and the population of the provinces affected.

Such a program would involve two main aspects. One would be intended to sustain employment and prevent profitable firms from closing. The other would deal with the short-term creation of jobs, in particular by starting up a great many projects in regions which are behind at present because of a lack of financing.

#### (a) Financial Support for Small and Medium-Sized Firms

The first aim would be to finance small and medium-sized business firms (fewer than 200 employees) which are traditionally well run but are facing major difficulties in getting through the crisis. The assistance would attempt to moderate the scarcity of money and the prohibitive conditions for obtaining financing.

Small and medium-sized firms suffer the most from the effects of the extended high interest rate policy. Literally strangled financially, they abandon any expansion plans, reduce their inventories to a minimum and resort to ever-increasing layoffs. In 1981, in the manufacturing sector alone, nearly

25 000 jobs were lost, particularly in the last few months, when the duration and harshness of the restrictive policies became intolerable. We must do the impossible to save many thousands of jobs which are in danger over the coming weeks or months. We must also at any cost avoid the destruction of the inestimable production capital represented by hundreds of small and medium-sized firms which are well run and basically sound, under normal conditions, but which are experiencing extreme difficulties and will do so as long as the present interest rate crisis lasts. If we passively accept the almost certain demise of these firms, we implicitly accept the lasting effects on employment and production. This is an unacceptable policy from every point of view.

An initial program would consist in facilitating the obtention of a maximum loan of \$500 000 for a two-year period. Half of the interest would be paid by the Emergency Fund up to a nominal rate of 20%. This program would enable 1 000 small and medium-sized Québec firms to obtain a total of \$300 million in financing. The Emergency Fund would guarantee up to two-thirds of the loans. The remaining third would be assumed by the lending institutions, thus enabling market forces to make a selection between firms considered fundamentally sound and others. Over a two-year period, the Emergency Fund should sink about \$100 million into this program.

A second program would be concentrated on the constitution of venture capital. This would be assistance to supplement the efforts made by workers to save their firm and keep their jobs. In the case of Québec, this program could take the form of a government grant equal to the capital invested by workers in the share capital of their firm. This outlay would be matched by a capital contribution from the Société de développement industriel and the Federal Development Bank in equal proportions. In a project declared eligible,

this would mean that for every \$ 1 000 invested by the workers, the Emergency Fund would inject \$1 000 and the SDI and the FDB \$1 000 each. This program could make it possible to inject an additional \$30 million in venture capital.

(b) Programs to Create Large Numbers of Jobs

The gouvernement du Québec could quickly initiate a great many projects involving the participation of the economic agents, creating a large number of jobs and having an impact in every region of Québec. For example, work related to forest improvement (reforestation, silvicultural work), to development of the wood industry, to management of public lands, to construction of platforms and troughs for manure on farms, to grain storage, to improvement of reception centres and homes, to development of recreational facilities, would involve investments of over \$200 million and a government capital outlay of about \$75 million.

Furthermore, in view of the circumstances, there would be reason to extend the furniture and footwear innovation programs by injecting a total of \$8 million. Finally, the lumber industry, badly affected at the moment by the falloff in construction, needs to modernize to cut its costs and keep its markets.

- - - - -

There can be no question for the gouvernement du Québec of launching such job creation and support programs without substantial participation in the Emergency Fund by the federal government whose policies are responsible for the mess. The federal government alone has the financial resources to take up such a challenge, without mentioning that according to the dynamics proper to the present fiscal system, the provinces are the losers on the



budget level, when they undertake direct expenditures for fighting unemployment and creating jobs. It is estimated, for example, that \$100 spent by Québec to create one job for an unemployed worker produce additional revenue of or decrease expenditures by \$70 for the federal government and only \$5 for the gouvernement du Québec, that is, a net outlay of \$95 on its part for a net gain of \$70 for Ottawa.

All these reasons militate in favour of a federal government share in the financial contribution to the Fund of about 75% and a Québec share of about 25%.

### Industrial Renewal

In September 1979, under a comprehensive statement on economic policy, Challenges for Québec (Bâtir le Québec), the Québec government not only expressed its views on economic development clearly, but also set policy objectives and undertook concrete commitments in terms of action. These commitments have been largely realized. Québec is preparing to present an economic action program which will complement the policy statement of 1979 clarifying certain objectives and, in as concrete and detailed a manner as possible, the programming and specific action contemplated for the next four or five years.

The gouvernement du Québec will concentrate its industrial priorities on sectors which can count on steadily expanding markets, on the domestic scene and internationally, and sectors related to the development of new technologies: telematics, electronics, computerized office management systems, bio-industry, etc. It also considers of paramount importance its support of more traditional sectors where established modernization and adaptation programs must be carried forward.

Furthermore, Québec will continue to step up its efforts in the area of exports and in research and

innovation, to compensate in part for the infinitesimal share it receives of federal R & D expenditures. The action taken in the last five years to ensure optimal resource management and maximum spread effects from Québec's natural advantages in agriculture, fisheries, forestry, mining, hydroelectric power, transport and tourism, whose impact is considerable for the economy of all regions of Québec, will be carried forward and in many cases reinforced, particularly with respect to mining exploration and exploitation, silvicultural work and transport. In the latter sector, Québec has undeniable comparative advantages, but unfortunately because of the so-called "national" policies it has only been able to develop a small portion of its potential. It is time to return to a sound competition among sea ports, to review the development of railways in the new context of high energy prices and make corrections in the development of airport infrastructures and air services.

Québec, with 30% of the national market, has not received its share of the spinoff from national policies which have concentrated almost all the major industrial sectors in Ontario. The automobile and parts industry alone, 90% of which is concentrated in Ontario, is more important in that province than the first ten industrial sectors of Québec, including the pulp and paper and aluminum industries, for instance. Federal policies must either change this state of affairs or deliberately compensate for this imbalance by favouring Québec in the aerospace equipment, public transport equipment, shipbuilding and offshore equipment, petrochemicals and electronics industries. In all these fields, Québec has indisputable advantages and is preparing to launch policies and programs which should receive the wholehearted support, in terms of collaboration and funds, of the federal government.

The realization of these strategies and any plan of action depends of course on a minimum of consensus among economic agents on the perception of the stakes involved and

on the need to work together to realize common objectives. The success obtained in Québec these past years is largely due to the determination of economic agents to better coordinate their action. Experiments in concerted action are still rather recent for us, but according to all those involved they have yielded good results. In this area Québec has paved the way and is distinctly ahead of the other provinces. Once again it is by consensus, in agreement and together with Québec's economic agents, that the gouvernement du Québec intends to pursue its action.





DOCUMENT: 800-16/018

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

Le développement de l'économie

Texte du Québec



Ottawa  
Février 1982





La discussion d'hier après-midi a porté sur la gestion de l'économie et sur l'utilisation des leviers qui sont entre les mains du gouvernement fédéral. S'il n'a pas été possible d'obtenir des engagements formels du gouvernement d'Ottawa quant aux objectifs et aux lignes directrices du fonctionnement, au cours des prochains mois, de sa politique monétariste, l'échange de vues a toutefois été particulièrement éclairant sur le plan des constats.

### Les constats de la situation économique

Il est maintenant évident pour tout le monde que le Canada connaît sa pire récession depuis trente ans et que celle-ci a été amorcée et provoquée par la poussée sans précédent des taux d'intérêt au milieu de l'année 1981. Par ailleurs, le gouverneur du Canada, monsieur Gerald Bouey, s'est dit conscient que la politique des taux d'intérêt touche plus durement certaines entreprises et que conséquemment, les effets de cette politique n'étaient pas répartis également sur tout le territoire. Il apparaissait, depuis longtemps, évident pour le gouvernement du Québec qu'à cause de sa structure économique et de la présence d'un plus grand nombre de petites et moyennes entreprises, l'économie du Québec est plus lourdement frappée par la politique monétaire excessive des derniers mois. Le gouvernement fédéral reconnaît maintenant que la politique des taux d'intérêt a aussi des impacts régionaux différents.

Il s'est également dégagé un consensus à l'effet que l'inflation est due, au Canada, au rattrapage des prix de l'énergie et aux taux d'intérêt eux-mêmes, alors que la médecine prescrite s'attaque sans discernement à toutes les composantes de la demande. Enfin, le gouvernement fédéral a convenu que la stabilité du taux de change avec les Etats-Unis était, aussi un de ses objectifs prioritaires; objectif particulièrement bien servi par une politique monétaire restrictive.

Il ne semble pas, malgré ces constats, que le gouvernement fédéral ou que monsieur Bouey soit disposé à changer de cap. Pourtant, de tels constats dénotent que la politique monétaire poursuivie par le gouvernement fédéral n'a pas aidé à résoudre les problèmes mais a plutôt été la cause de répercus-

sions particulièrement néfastes, notamment pour les économies du Manitoba, des Maritimes et du Québec. Nous n'avons pas d'engagement à l'effet que le Canada ne recourra plus à des taux d'intérêt de 2, 3 ou 4% plus élevés que ceux des Etats-Unis. Nous n'avons non plus aucune assurance quant au prix que le gouvernement fédéral consentira au soutien du dollar canadien.

Le Québec a déjà indiqué, dès l'ouverture de la conférence, qu'il lui semble inutile et aberrant de s'entendre sur des moyens de stimuler le développement économique si deux conditions ne sont pas préalablement remplies: une baisse des taux d'intérêt et une révision des propositions fédérales dans le cadre des accords fiscaux. Il n'a pas changé d'idée et a formulé des propositions qui permettraient de réaliser de telles conditions. Il espère, dans les deux cas, des réponses positives d'ici la fin de la présente conférence.

Le Québec a aussi rappelé, hier, un certain nombre de principes fondamentaux qu'il considère comme une base minimale à une cohérence du développement économique des régions canadiennes: respect des ententes et des promesses, respect des spécificités des économies, respect des juridictions et des priorités des provinces.

Le respect des ententes et des promesses

Avant d'élaborer de nouvelles mesures de développement, il serait souhaitable que le gouvernement fédéral donne des suites concrètes à des ententes et des promesses qui sont en discussion depuis plusieurs mois, voire plusieurs années.

A titre d'exemple, on se rappellera qu'en 1974, le gouvernement fédéral lançait l'idée de construire une usine d'eau lourde sur le site nucléaire de Gentilly au Québec. Deux ans plus tard cependant, le gouvernement fédéral revenait plus ou moins sur sa décision et exigeait qu'Hydro-Québec garantisse certains achats d'eau lourde avant de donner suite au projet. Une entente entre le gouvernement du Québec, Hydro-Québec et Energie Atomique du Canada était enfin signée au début de janvier 1978.

Pourtant, dès le 16 août 1978, le ministre fédéral des Finances, M. Jean Chrétien, annonçait que le projet était définitivement suspendu. Cette décision unilatérale d'Ottawa, qui

constituait un bris de contrat, souleva, à juste titre, l'ire du Québec. Ce projet annoncé à plusieurs reprises par les autorités fédérales et qui devait générer des investissements de plus de 620 millions de dollars et une création d'emplois évaluée à quelque 10,000 personnes-années, venait de s'envoler en fumée.

Depuis ce temps, le gouvernement fédéral a accepté, en principe, d'accorder au Québec une indemnité de 200 millions de dollars. Cependant, à l'heure actuelle, soit plus de trois ans après l'interruption des travaux par Ottawa et après d'interminables discussions entre les deux gouvernements sur l'utilisation éventuelle de ces 200 millions de dollars, le gouvernement fédéral n'a pas encore donné de réponse concrète à aucune des multiples propositions soumises par le Québec.

Par ailleurs, le ministre fédéral chargé des affaires québécoises a prétendu, il y a quelques jours, que le Québec ne se prévalait pas de millions de dollars qui seraient présumément à sa disposition à Ottawa, en ce qui concerne le financement du Palais des congrès. En fait, le gouvernement du Québec attend toujours une réponse concrète à la demande de contribution de 24 millions de dollars, déjà promise et annoncée par le gouvernement fédéral. Une lettre en ce sens, transmise aux autorités fédérales il y a deux mois, demeure toujours sans réponse. Depuis qu'il a fait sa promesse, le gouvernement fédéral semble s'évertuer à conditionner son versement à la négociation d'une entente plus large sur la revalorisation du Vieux Montréal.

Dans le même ordre d'idée, soulignons un dernier exemple qui concerne, cette fois, le financement de la centrale nucléaire de Gentilly II. En 1973, Hydro-Québec et Energie Atomique du Canada mettaient en chantier cette centrale qui devait entrer en opération au début de 1979. Le gouvernement fédéral s'engageait alors à en assumer 50% des coûts.

En raison de problèmes nombreux, notamment dus aux modifications du plan initial apportées par Energie Atomique du Canada et aux retards dans la livraison d'équipement, la mise en opération de la centrale est maintenant prévue pour 1983, tandis que le coût est passé d'une estimation initiale de 300 millions de dollars à 1,3 milliard de dollars. Depuis, le Qué-



bec a tenté, en vain, d'obtenir que le gouvernement fédéral respecte sa promesse d'assumer 50% des coûts. Alors que le Québec ne parvenait pas à obtenir de réponse du gouvernement fédéral, ce dernier a annoncé, il y a quelques mois, sa décision d'accorder un appui financier additionnel au Nouveau-Brunswick pour la construction et l'exploitation de la centrale nucléaire de Pointe-Lepreau. Deux dossiers analogues qui, comme par hasard, amènent des attitudes différentes.

Cette liste des ententes et des promesses non respectées pourrait s'allonger considérablement, sans compter que plusieurs grands projets sont présentement retardés à cause de difficultés de financement occasionnées par les taux d'intérêt élevés: usine de pâtes et papier de Matane, projet de Reynolds à Baie Comeau, projet forestier dans l'Outaouais, etc...

#### Le respect des spécificités et des priorités des provinces

Le gouvernement du Québec a toujours affirmé qu'il ne peut absolument pas accepter une approche pan-canadienne à l'élaboration d'une politique économique. Les spécificités régionales canadiennes et les écarts entre les étapes de développement de chacune des régions sont trop prononcés pour penser que des mesures uniformes puissent être efficaces partout, au même degré.

Le gouvernement du Québec est sûrement le mieux placé, si on lui en laisse les moyens, pour intervenir dans le domaine du développement économique. Le conflit de la taxe de vente, le programme OSE, les différentes politiques structurelles mises de l'avant depuis cinq ans: agriculture, pâtes et papier, mines, exportations, en sont des exemples particulièrement éloquentes puisque ces mesures ont contribué largement à la performance qu'a connue l'économie québécoise de 1975 à 1980.

En même temps que le budget du 18 novembre dernier, le gouvernement fédéral rendait public un document produit par un comité ad hoc du cabinet et intitulé "Le développement économique du Canada au cours des années 80". Ce document insiste sur la consultation et la coopération avec les gouvernements provinciaux pour éviter le dédoublement improductif des programmes et des dépenses. Cette position, fort logique, ne trouve malheureusement que peu d'applications concrètes. Le gouvernement fédéral a créé récemment un programme de modernisation et d'adaptation des industries du textile et du vêtement qui dédouble celui mis en place par le gouvernement du Québec. Toutes les appro-

ches et les offres de coordination et d'harmonisation faites par le ministère québécois de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, ont été rejetées par le fédéral.

La récente réorganisation administrative et politique du gouvernement fédéral ira-t-elle dans le sens de la coopération avec les gouvernements provinciaux? On s'apprête à créer, dans les régions du Québec, un empire bureaucratique qui court-circuitera toutes les structures régionales du gouvernement du Québec. Comment pourra-t-on, avec des priorités différentes, assurer l'efficacité des programmes gouvernementaux en matière de développement économique? Pourtant, une étude récente des professeurs Rabeau et Lacroix, de l'Université de Montréal, a démontré une fois de plus que si c'est le fédéral qui possède la marge de manoeuvre financière, ce sont les provinces qui contrôlent les mesures propres à stimuler le développement économique. De fait, le gouvernement du Québec peut dès demain, si le gouvernement fédéral décide d'y contribuer financièrement, lancer un vaste programme de soutien et de création d'emplois.

#### Un Fonds d'urgence

Pour faire face dans l'immédiat à la crise, pour arrêter la progression catastrophique des fermetures d'usines et des faillites comme l'augmentation alarmante du taux de chômage qui atteint actuellement 12% au Québec, les gouvernements doivent s'engager dans un fonds de soutien de l'emploi et de stimulation de l'économie. La politique monétariste excessive des dernières années est, pour l'essentiel, à l'origine des problèmes que vivent notamment les économies du Québec, du Manitoba et des Maritimes. Ce Fonds d'urgence serait destiné aux provinces dont le taux de chômage dépasse la moyenne nationale. L'aide apportée, pour une période de 18 à 24 mois, serait modulée en fonction du taux de chômage et de la population des provinces touchées.

Un tel programme comporterait deux grands volets. L'un viserait à soutenir l'emploi et à empêcher des entreprises rentables de disparaître. L'autre porterait sur la création à court terme d'emplois, notamment par la mise en chantier immédiate d'une foule de travaux en région qui sont présentement retardées, faute de financement.

a) Le soutien financier des petites et moyennes entreprises

Le premier volet viserait à financer les petites et moyennes entreprises (de moins de 200 employés) traditionnellement bien gérées mais qui affrontent des difficultés majeures pour traverser la crise. Il viserait à atténuer pour elles la rareté de l'argent et surtout les conditions prohibitives pour accéder au financement.

Ce sont les petites et moyennes entreprises qui souffrent le plus des effets de la politique prolongée des taux d'intérêt élevés. Littéralement étranglées dans leur financement, elles renoncent à toute expansion, réduisent les inventaires au minimum et procèdent à des mises à pied de plus en plus massives. En 1981, dans le seul secteur manufacturier, près de 25,000 emplois ont été perdus, surtout dans les derniers mois de l'année, alors que la durée et la dureté des politiques restrictives devenaient intolérables. Il nous faut faire l'impossible pour sauver les dizaines de milliers d'emplois qui sont menacés dans les semaines et les mois qui viennent. Il nous faut aussi, à tout prix, éviter la destruction du capital de production inestimable que représentent les centaines de PME bien gérées et fondamentalement saines, dans des conditions normales, mais qui vivent des difficultés extrêmes et ce, tant que durera la crise actuelle des taux d'intérêt. Si nous acceptons passivement la mort presque certaine de ces entreprises, nous acceptons implicitement ses effets durables sur l'emploi et sur la production. Sous tous ses aspects, c'est une politique inacceptable.

Un premier programme consisterait à faciliter l'obtention d'un prêt maximal de \$500,000 pour une période de deux ans. A même le Fonds d'urgence, les intérêts seraient pris en charge pour la moitié jusqu'à concurrence d'un taux nominal de 20%. Ce programme permettrait à plus de 1000 PME québécoises d'accéder à un montant total de financement de \$300 millions. Le Fonds d'urgence garantirait les prêts jusqu'à concurrence des deux tiers. Le tiers restant serait assumé par les institutions prêteuses et permettrait ainsi aux forces du marché de faire la sélection entre les entreprises considérées comme fondamentalement saines et les autres. Sur deux ans, le Fonds d'urgence devrait engager environ \$100 millions dans ce programme.



Un deuxième programme serait davantage orienté vers la constitution de capital de risque. Il s'agirait d'une aide complémentaire aux efforts consentis par les travailleurs pour sauver leur entreprise et conserver leur emploi. Dans le cas du Québec, ce programme pourrait prendre la forme d'une subvention gouvernementale équivalente aux capitaux investis par les travailleurs dans le capital action de leur entreprise. Cette mise serait doublée par un apport de capital-action par la Société de Développement industriel et la Banque fédérale de Développement dans des proportions égales. Dans un dossier déclaré éligible, cela signifierait que pour chaque tranche de \$1,000 investie par les travailleurs, le Fonds d'urgence injecterait \$1,000 et la SDI et la BFD chacun \$1,000. Ce programme pourrait permettre sur deux ans d'injecter \$30 millions additionnels en capital de risque.

b) Programmes fortement créateurs d'emplois

Le gouvernement du Québec peut initier rapidement une foule de projets entraînant une participation des agents économiques, fortement créateurs d'emplois et ayant un impact dans toutes les régions du Québec. Il s'agit, à titre d'exemple, de travaux liés à l'amélioration de la forêt (reboisement, travaux sylvicoles), au développement de l'industrie du bois, à la gestion de terres publiques, à la construction sur les fermes de plates-formes et de fosses à fumier, à l'entreposage des grains, à l'amélioration des centres d'accueils et d'hébergement, au développement d'équipements de loisirs, etc.. La totalité de ces travaux entraînerait des dépenses d'investissements de plus de \$200 millions pour une mise de fonds gouvernementale de l'ordre de \$75 millions.

Par ailleurs, il y aurait lieu, compte tenu de la conjoncture, de prolonger les programmes innovation-meubles et innovation-chaussures en y injectant, au total, \$8 millions. Enfin, l'industrie du bois de sciage, actuellement très affectée par la baisse de la construction, a besoin d'une modernisation pour abaisser ses coûts et conserver ses marchés.

- - - - -

Il ne saurait être question, pour le gouvernement du Québec, de lancer ces programmes de création et de soutien de l'emploi sans que le gouvernement fédéral, dont les politiques sont à l'origine des dégâts, participe substantiellement au Fonds d'urgence. Le gouvernement fédéral est seul à disposer des ressources financières suffisantes pour relever un tel défi,

sans compter que selon la dynamique propre au système fiscal actuel, les provinces sont perdantes, au plan budgétaire, lorsqu'elles s'engagent dans des dépenses directes de lutte au chômage et de création d'emplois. En effet, on estime, par exemple, que \$100 dépensés par le Québec dans la création d'un emploi destiné à un chômeur entraînent des revenus supplémentaires ou des diminutions de dépenses de près de \$70 pour le gouvernement fédéral contre seulement \$5 pour le gouvernement du Québec, c'est-à-dire un déboursé net de \$95 de sa part contre un gain net de \$70 pour Ottawa.

Toutes ces raisons militent en faveur d'un partage de la contribution financière au Fonds, de l'ordre de 75% pour le gouvernement fédéral et de 25% pour le gouvernement du Québec.

### Le renouveau industriel

En septembre 1979, dans le cadre d'un énoncé global de politique économique, "Bâtir le Québec", le gouvernement du Québec a non seulement exprimé clairement ses vues en matière de développement économique, mais s'est donné des orientations et a pris, en termes d'actions, des engagements concrets. Ces engagements ont été, dans une très forte proportion, réalisés. Le Québec s'apprête à présenter un programme d'action économique qui viendra compléter l'énoncé de politique de 1979 en explicitant, selon les cas, certains objectifs, mais surtout en précisant, de façon concrète et le plus détaillée possible, la programmation et les moyens d'action retenus pour les quatre ou cinq prochaines années.

Le gouvernement du Québec axera ses priorités industrielles vers des secteurs qui peuvent compter sur des marchés en pleine expansion tant sur le plan interne qu'externe et vers des secteurs liés à l'arrivée de nouvelles technologies: télématique, électronique, bureautique, bio-industrie, etc... Il considère cependant comme primordial l'appui aux secteurs plus traditionnels où devront se poursuivre les programmes de modernisation et d'adaptation déjà en place.

Par ailleurs, le Québec continuera à accroître ses efforts dans le domaine des exportations et dans le domaine de la recherche et de l'innovation, pour compenser en partie la part infime qu'il reçoit des dépenses fédérales en R & D. Les actions prises au cours des cinq dernières années pour assurer une gestion optimale des ressources et une maximisation des effets d'entraînement des avantages naturels du Québec en ma-

tière d'agriculture, de pêcheries, de forêts, de mines, d'énergie hydroélectrique, de transport et de tourisme, et dont l'impact est considérable sur l'économie de toutes les régions du Québec, seront poursuivies et, dans bien des cas, renforcées, notamment en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation minières, les travaux de sylviculture et le transport. Dans ce dernier secteur, le Québec possède des avantages comparatifs indéniables, mais malheureusement, à cause précisément de politiques dites "nationales", il n'a pu développer qu'une partie encore modeste de son potentiel. Il est temps de retourner à une saine concurrence entre les ports maritimes, de revoir le développement des chemins de fer dans le nouveau contexte des prix élevés de l'énergie et d'apporter des corrections au développement des infrastructures aéroportuaires et des dessertes aériennes.

Notons par ailleurs que le Québec, bien qu'il représente près de 30% du marché national, n'a pas reçu sa part des retombées de la politique nationale qui a concentré en Ontario la presque totalité des secteurs industriels majeurs. La seule industrie de l'automobile et des pièces d'automobiles, concentrée à 90% en Ontario, est plus importante dans cette province que les dix premiers secteurs industriels du Québec, y compris l'industrie des pâtes et papiers, de l'aluminium, etc.. Il faudra donc que les politiques fédérales ou bien modifient cet état de fait ou bien compensent délibérément ce déséquilibre par un préjugé favorable au Québec dans les industries du matériel aérospatial, du matériel de transport en commun, de la construction navale et du matériel offshore, de la pétrochimie et de l'électronique. Dans tous ces domaines, le Québec détient des avantages indéniables et s'apprête à lancer des politiques et des programmes qui devront recevoir l'appui total, en termes de collaboration et de fonds, du gouvernement fédéral.

La réalisation de ces stratégies et de tout plan d'action reposent par ailleurs sur un minimum de consensus entre les agents économiques sur la perception des enjeux en cours et sur la nécessité de concourir à la réalisation d'objectifs communs. Le succès obtenu au Québec, ces dernières années, est dû, pour une bonne part, à la volonté des agents de mieux coordonner leurs actions. Les expériences de la concertation sont encore très jeunes chez-nous mais elles ont donné, selon tous les intervenants, de bons résultats. Le Québec, à ce chapitre, a innové et est nettement en avance sur les autres provinces. C'est de nouveau par consensus, en accord et de concert avec les agents économiques québécois, que le gouvernement du Québec entend poursuivre son action.





FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY

EQUALIZATION PROPOSAL

"A VIABLE OPTION"

SASKATCHEWAN

Ottawa  
February 1982







## SASKATCHEWAN EQUALIZATION PROPOSAL "A VIABLE OPTION"

Finance Minister Ed Tchorzewski believes that the Saskatchewan alternative for modifications to the equalization program deserves serious consideration.

Federal and Provincial Finance Ministers are meeting in Ottawa today to discuss fiscal arrangements.

The purpose of equalization payments from the federal government to the provinces is to guarantee that all provinces have reasonably comparable levels of public services at reasonably comparable rates of taxation.

Three alternative equalization proposals are now being considered: the federal proposal based on Ontario as the standard for the program; the Saskatchewan proposal using a national average standard; and a proposal from Québec.

"The proposed move to the Ontario standard should not be taken lightly. If implemented, it would be the most fundamental and far-reaching change to the equalization arrangements in the last fifteen years", Mr. Tchorzewski said.

"The proposed federal formula ties the entitlements of recipient provinces to the economic fortunes of Ontario. I question this move, especially during a time of economic adjustment in Ontario."

"A formula retaining the national average standard, like the proposal tabled by Saskatchewan, would tie a province's equalization entitlement to its economic growth relative to the country as a whole."

"The Saskatchewan approach is more in keeping with the national character of the equalization program and necessarily maintains a greater degree of stability than the Ontario standard."

"Under the federal proposal a long work stoppage in the Ontario liquor stores could cost the have-not provinces several hundred million dollars --- and that doesn't make any sense to me," said Tchforzewski.

"I am also concerned that the Ontario standard will discriminate against provinces with an economy based on resources rather than manufacturing. With the federal proposal, resource development in a have-not province will reduce their equalization payments much more quickly than will new manufacturing activities. Our equalization program should not discriminate against development in one sector in this way."

Provinces have continually advocated that the federal government extend the current equalization formula, on an interim basis, so that all governments can responsibly assess the implications of the Ontario standard, the Saskatchewan alternative and the Québec proposal.

ALTERNATIVE EQUALIZATION FORMULA

PROPOSAL OF THE PROVINCE OF SASKATCHEWAN

Tabled December 14, 1981

at the

Federal-Provincial Meeting of

Finance Ministers and Provincial Treasurers

Toronto, Ontario





## Alternative Equalization Formula

### Proposal of the Province of Saskatchewan

#### Background

- In the November 1981 federal Budget, the Government of Canada presented its proposal for a formula to determine fiscal equalization payments for the period commencing on April 1, 1982.
- The federal proposal has two critical features which should not be taken lightly:
  1. The standard of equalization is set with reference to the Province of Ontario; and
  2. A cap is placed on equalization payments such that they will not grow more rapidly than G.N.P.
- Saskatchewan has a number of concerns with this feature:
  1. A single province should not be used as the standard for a national program;
  2. The Ontario standard results in a number of disincentives that could be imposed on resource development in have-not provinces; and
  3. the GNP cap may prevent have-not provinces from ever reaching the Ontario standard.

Saskatchewan has constructed a formula that corrects a number of the weaknesses associated with both the current formula and the federal government's proposal.

#### The Representative Tax System

- Although the federal proposal retains the use of the representative tax system to measure the fiscal capacity of provinces, little mention has been made of technical adjustments to the system which are required to improve the measurement of the revenue raising ability of a province.

##### 1. The Introduction of new revenue sources

New revenue sources should be established in a number of areas including the following:

- alcoholic beverage sales tax
- potash
- new oil reference price oil
- non-conventional oil (i.e. tar sands and tertiary oil)
- corporate capital tax
- municipal property tax
- miscellaneous municipal own-source revenues

## 2. Modifications to current tax bases

Each and every tax base must be examined to determine if modifications are required. For example, senior citizens should no longer be included in the tax base for hospital and medical care insurance premiums, the tax base for property taxes should be reviewed in light of new data sources, survey year data should be updated, etc.

## 3. Modification to revenues to be equalized

The current practice of deducting credits, rebates and reductions from certain revenue sources should be re-examined in terms of allocating these deductions among appropriate revenue sources. In addition, the treatment of tax expenditures compared to direct expenditures fulfilling the same function should be examined.

## The Saskatchewan Proposal

A number of necessary technical adjustments have been made to various revenue sources in the representative tax system under the Saskatchewan proposal:

1. The introduction of a potash revenue source;
  2. Redefining the tax bases for miscellaneous provincial taxes and revenues, school property taxes and municipal property taxes;
  3. The introduction of miscellaneous municipal own-source revenues (other than property taxes) into the formula; and
  4. Allocating shared oil export charge revenues between the Crown oil and freehold oil revenue sources.
- The Saskatchewan proposal and its basic structure is as follows:
1. The representative tax system with a national average standard is used to determine equalization entitlements and resource revenues are equalized at 20% of their value.
  2. The Saskatchewan formula retains the sensitivity of the representative tax system, ensures that resource revenues continue to play an important role in the formula and removes many of the disincentives associated with resource development in the have-not provinces under the federal proposal.



1982-83 Provincial Entitlements

under

Various Equalization Formulae  
( \$000 )

<u>Province</u>	<u>Current Formula</u>	<u>Ontario Standard</u>	<u>Saskatchewan Proposal</u>
Newfoundland	551.0	554.3	622.3
P.E.I.	124.0	127.9	130.2
Nova Scotia	626.0	632.8	648.4
New Brunswick	528.7	533.2	560.8
Quebec	2745.7	2430.8	2449.3
Ontario	-	0	( 209.4 )
Manitoba	480.1	385.4	394.0
Saskatchewan	( 138.9 )	( 770.7 )	85.2
Alberta	( 5022.6 )	( 9751.8 )	( 3760.9 )
British Columbia	<u>( 822.2 )</u>	<u>( 1528.5 )</u>	<u>( 919.9 )</u>
Receiving Provinces	5055.5	4664.4	4890.1

Conclusion

- The Saskatchewan formula is a realistic proposal more in keeping with the national character of the equalization formula than the federal government's proposal:
- 1. The overall federal outlays are within an acceptable range;
- 2. The distribution of payments to provinces ensure that they are able to provide a reasonably comparable level of basic services, without resorting to unduly burdensome levels of taxation;
- 3. The formula excludes Ontario from receiving equalization without the use of arbitrary rules; and
- 4. Saskatchewan's position as a province close to the national average is a realistic portrayal of the relative economic position of the Saskatchewan economy.



DOCUMENT: 800-16/019

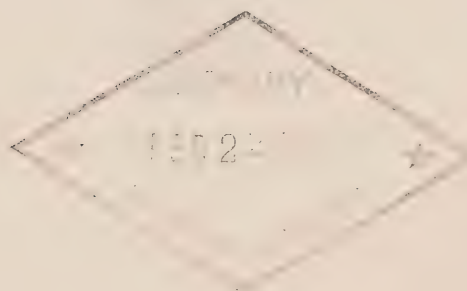
CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

LA FORMULE DE PEREQUATION

"UNE SOLUTION VIABLE"

SASKATCHEWAN

Ottawa  
Février 1982







## LA FORMULE DE PÉRÉQUATION PROPOSÉE PAR LA SASKATCHEWAN

### • "UNE SOLUTION VIABLE"

Le ministre des Finances, M. Ed Tchorzewski, estime qu'il y a lieu d'étudier sérieusement la solution proposée par la Saskatchewan en vue de modifier le programme de péréquation.

Les ministres fédéral et provinciaux des Finances se réunissent aujourd'hui à Ottawa pour étudier les arrangements fiscaux.

Les paiements de péréquation que verse le gouvernement fédéral aux provinces ont pour objet de garantir dans chacune d'elles des services publics de niveau comparable à des taux convenables et comparables d'imposition.

Trois solutions de remplacement sont actuellement à l'étude à cet égard: la formule fédérale, dont la norme est l'Ontario; la formule de la Saskatchewan, fondée sur une moyenne nationale; et la formule proposée par le Québec.

M. Tchorzewski a déclaré qu'il ne faut pas prendre à la légère la proposition qui fait de l'Ontario la norme de péréquation, car sa mise en oeuvre constituerait le changement le plus important et le plus radical apporté aux accords fiscaux au cours des quinze dernières années.





D'après la formule fédérale, la mise en valeur des ressources dans une province démunie réduira ses paiements de péréquation beaucoup plus rapidement que les nouvelles activités manufacturières. Notre programme de péréquation ne devrait pas désavantager de cette façon le développement dans un secteur."

Les provinces insistent pour que le gouvernement fédéral prolonge provisoirement la formule de péréquation actuelle de manière à permettre à tous les gouvernements d'évaluer sérieusement l'incidence des propositions d'Ottawa, de la Saskatchewan et du Québec.



ALTERNATIVE EQUALIZATION FORMULA

PROPOSAL OF THE PROVINCE OF SASKATCHEWAN

Tabled December 14, 1981

at the

Federal-Provincial Meeting of

Finance Ministers and Provincial Treasurers

Toronto, Ontario





## Alternative Equalization Formula

### Proposal of the Province of Saskatchewan

#### Background

- In the November 1981 federal Budget, the Government of Canada presented its proposal for a formula to determine fiscal equalization payments for the period commencing on April 1, 1982.
- The federal proposal has two critical features which should not be taken lightly:
  1. The standard of equalization is set with reference to the Province of Ontario; and
  2. A cap is placed on equalization payments such that they will not grow more rapidly than G.N.P.
- Saskatchewan has a number of concerns with this feature:
  1. A single province should not be used as the standard for a national program;
  2. The Ontario standard results in a number of disincentives that could be imposed on resource development in have-not provinces; and
  3. the GNP cap may prevent have-not provinces from ever reaching the Ontario standard.

Saskatchewan has constructed a formula that corrects a number of the weaknesses associated with both the current formula and the federal government's proposal.

#### The Representative Tax System

- Although the federal proposal retains the use of the representative tax system to measure the fiscal capacity of provinces, little mention has been made of technical adjustments to the system which are required to improve the measurement of the revenue raising ability of a province.

##### 1. The Introduction of new revenue sources

New revenue sources should be established in a number of areas including the following:

- alcoholic beverage sales tax
- potash
- new oil reference price oil
- non-conventional oil (i.e. tar sands and tertiary oil)
- corporate capital tax
- municipal property tax
- miscellaneous municipal own-source revenues





1982-83 Provincial Entitlements

under

Various Equalization Formulae  
(\$000)

<u>Province</u>	<u>Current Formula</u>	<u>Ontario Standard</u>	<u>Saskatchewan Proposal</u>
Newfoundland	551.0	554.3	622.3
P.E.I.	124.0	127.9	130.2
Nova Scotia	626.0	632.8	648.4
New Brunswick	528.7	533.2	560.8
Quebec	2745.7	2430.8	2449.3
Ontario	-	0	(209.4)
Manitoba	480.1	385.4	394.0
Saskatchewan	(138.9)	(770.7)	85.2
Alberta	(5022.6)	(9751.8)	(3760.9)
British Columbia	<u>(822.2)</u>	<u>(1528.5)</u>	<u>(919.9)</u>
Receiving Provinces	5055.5	4664.4	4890.1

Conclusion

- The Saskatchewan formula is a realistic proposal more in keeping with the national character of the equalization formula than the federal government's proposal:

1. The overall federal outlays are within an acceptable range;
2. The distribution of payments to provinces ensure that they are able to provide a reasonably comparable level of basic services, without resorting to unduly burdensome levels of taxation;
3. The formula excludes Ontario from receiving equalization without the use of arbitrary rules; and
4. Saskatchewan's position as a province close to the national average is a realistic portrayal of the relative economic position of the Saskatchewan economy.



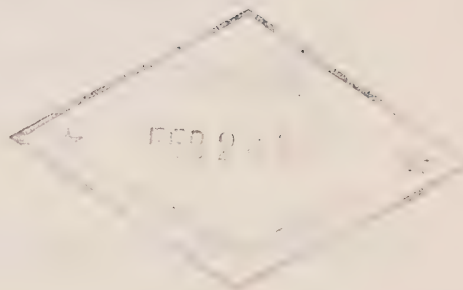
DOCUMENT: 800-16/020

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY

PUBLIC INVESTMENT IN CANADA

A BACKGROUND PAPER

SASKATCHEWAN



Ottawa  
February 1982





## PUBLIC INVESTMENT IN CANADA

### A BACKGROUND PAPER

#### Investment Projects in the 1980's

It has been estimated that during the 1980's, Canada will spend approximately \$1,400 billion to finance capital projects of all types.

Canada cannot afford to delay many of these projects because they are vital to the future of our national economy:

1. Energy - These projects must proceed if Canada is to have a reliable supply of energy with which to fuel economic growth.
2. Transportation - Canada's transportation system must be upgraded so that our goods will be able to move to export markets rapidly and reliably.
3. Industry - We must modernize and expand the capacity of our key industries, so that Canada can be assured a rising share in world markets.
4. Social Capital - This includes housing, schools, hospitals and other service facilities which provide a desirable standard of living for Canadians

### Financing the Projects

\$1,400 billion. That's a lot of money: about \$60,000 for every man, woman and child in Canada today. Where will that money come from?

As always in Canada, the money will come from both the private and the public sectors. Last year in this country, investment in capital projects totalled about \$80 billion. The public sector contributed about \$20 billion of that total, or 25%.

If that same ratio is maintained throughout the 1980's, Canadian governments will need to invest about \$350 billion in capital projects.

In addition to supporting economic growth in Canada, public investment has an important role to play in stabilizing that growth.

Co-ordinated public investment has the potential to ease the boom and bust cycles in the Canadian economy.



A Public Sector Investment Strategy

The Government of Saskatchewan is concerned that Canada has no coherent and consistent capacity to assess public investment needs, no means of managing these investments, nor a process for monitoring their impact upon the Canadian economy.

In brief, we do not have a public investment strategy in Canada.

The Government of Saskatchewan believes that the best way to develop such a plan is to apply the principles of co-operative federalism to the area of public sector investment.

To this end, we propose that a national public sector investment strategy be drawn up. This strategy would include all government investments directed at increasing productivity and economic growth at the national level, or which contribute, in a significant way, to the achievement of national goals.

Potential projects that meet the above criteria, and which need to be undertaken over the next 10 years, would be identified by each government. Together, governments would

assess the potential impacts of these projects. A capital plan would be developed, including the probable financial requirements and the relationship of the projects to other government and private investment in Canada.

The plan would give Canada a visible system for setting national priorities in public investment. Developing and maintaining the Plan would provide a mechanism for regular consultation on major investment concerns shared by the federal and provincial governments.

#### Canadian Public Investment Fund

As a means of encouraging joint action to achieve the objectives of the plan, Saskatchewan proposes that a Canadian Public Investment Fund should be established.

This Fund could be set up in a number of ways. For example, the Fund could be financed initially through advances from governments, which could be treated as equity investments. All eleven governments could be invited to make initial commitments to the Fund. This would give all provinces and the federal government a stake in projects of national significance.

If agreement cannot be reached on a federal-provincial fund, the federal government should place the revenues which it will receive under the various energy agreements with the producing provinces in the 80's into a fund of its own.

Using the equity base of the Fund, additional loan capital could be secured. Most projects would be financed by a combination of equity capital from the Fund and borrowed capital.

Investments made by the Fund would be expected to have a potential cash return sufficient to amortize any borrowed capital and pay a return on equity. Thus general government capital expenditures (like schools, roads, sewers, etc.) would not be eligible for Fund financing.

Investments could be made directly by the Fund on behalf of governments, or placed in the form of equity or loans with publicly or privately-owned companies.

Activities of the Fund would be directed to achieve a regional balance of projects over a five to seven year cycle. In principle, the Fund's capital plan should be designed to provide a reasonably stable flow of investment each year. It should, however, contain an element of flexibility to act in a counter-cyclical manner on a national or regional level.

### Implementation

Canada faces exciting economic opportunities and challenges in the 1980's. The contribution of public investment will in many ways be crucial to the realization of these opportunities. Canadians and their governments need to assess public investment requirements and develop appropriate mechanisms for consultation and joint action now.

Provided there is a consensus of governments on the need for such a process, Saskatchewan proposes that a federal-provincial task force be struck: to design a public sector investment plan for Canada and to develop detailed proposals for a Canadian Public Investment Fund.

The task force would be directed to complete its work and to report back to First Ministers before the end of the year.



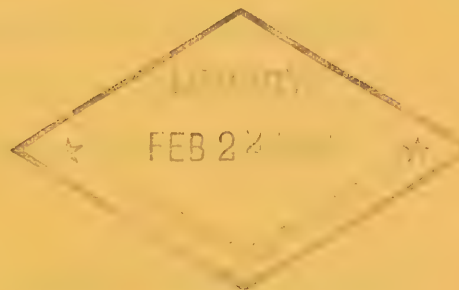
DOCUMENT: 800-16/ 020

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

Document d'information

Les investissements publics au Canada

Saskatchewan



Ottawa  
Février 1982



Projets d'investissement au cours des années 80

Au cours des années 80, on prévoit que le Canada affectera environ 1 400 milliards de dollars au financement de projets d'immobilisations de toutes sortes.

Le Canada ne peut se permettre de retarder bon nombre de ces projets en raison de leur importance pour l'avenir de l'économie du pays:

1. Energie - Il faut mettre de l'avant les projets établis dans ce secteur afin que le Canada puisse compter sur un approvisionnement fiable d'énergie qui alimentera la croissance économique.
2. Transports - Il faut valoriser le réseau de transport canadien afin de pouvoir acheminer rapidement et efficacement nos biens vers les marchés d'exportation.
3. Industrie - Nous devons moderniser nos industries clés et en élargir la capacité de production, de sorte que le Canada puisse être assuré d'une part croissante sur les marchés mondiaux.
4. Capital social - Cette catégorie englobe l'habitation, les écoles, les hôpitaux et d'autres installations de service qui assurent un niveau de vie enviable aux Canadiens.

### Financement des projets

1 400 milliards de dollars. C'est beaucoup d'argent: environ 60 000 dollars par Canadien. Où trouverons-nous cette somme?

Comme toujours, l'argent viendra tant des secteurs privé que public. L'an dernier, au Canada, les investissements en projets d'immobilisations se sont établis à environ 80 milliards de dollars. La contribution du secteur public a été d'environ 20 milliards de dollars, soit 25 %.

Si cette proportion se maintient au cours des années 80, les gouvernements canadiens devront investir 350 milliards de dollars dans des projets d'immobilisations.

En plus de soutenir la croissance économique au Canada, les investissements publics ont un rôle important à jouer dans la stabilisation de cette croissance.

La coordination des investissements publics peut atténuer les cycles de prospérité et de marasme de l'économie canadienne.



## Une stratégie d'investissement pour le secteur public

Le gouvernement de la Saskatchewan s'inquiète du fait que le Canada ne dispose d'aucun moyen cohérent et uniforme d'évaluer les besoins d'investissements publics, d'aucun moyen de gérer ces investissements, ni d'aucun processus de contrôle de leurs répercussions sur l'économie canadienne.

Bref, nous ne disposons d'aucune stratégie d'investissement public au Canada.

Le gouvernement de la Saskatchewan croit que la meilleure façon d'élaborer pareille stratégie est d'appliquer les principes du fédéralisme coopératif aux investissements du secteur public.

A cette fin, nous proposons l'élaboration d'une stratégie nationale relative aux investissements du secteur public. Cette stratégie porterait sur tous les investissements publics qui sont axés sur l'accroissement de la productivité et la croissance économique au niveau national, ou qui contribuent sensiblement à la réalisation d'objectifs nationaux.

Chaque gouvernement désignerait les projets qui pourraient répondre à ces critères et qui doivent être entrepris au cours des dix prochaines années. Les gouvernements évalueraient ensemble les incidences éventuelles de ces projets. On définirait un plan d'immobilisation qui tiendrait compte des besoins financiers probables ainsi que des rapports entre ces projets et les autres investissements publics et privés au Canada.

Avec ce plan, le Canada disposerait d'une méthode concrète pour fixer des priorités nationales en matière d'investissements publics. L'élaboration et la mise en oeuvre du plan mettraient en place une formule de consultation régulière sur les principaux projets d'investissements qu'envisagent à la fois les gouvernements fédéral et provinciaux.

#### Le Fonds public d'investissement du Canada

La création d'un Fonds public d'investissement du Canada est le moyen que propose la Saskatchewan pour susciter une action conjointe visant la réalisation des objectifs du plan.

On pourrait constituer ce Fonds de diverses manières. Par exemple, la mise de fonds initiale pourrait se faire au moyen d'avances versées par les gouvernements. Ces avances pourraient être considérées comme des placements en actions. Les onze gouvernements seraient invités à verser une contribution initiale au Fonds. De cette façon, toutes les provinces et le gouvernement fédéral auraient des intérêts dans les projets d'envergure nationale.

Si l'on ne peut s'entendre pour établir un fonds fédéral-provincial, le gouvernement fédéral devrait verser, dans un fonds qui lui serait propre, les recettes que lui procureront, au cours des années 80, les diverses ententes énergétiques conclues avec les provinces productrices.

On pourrait alors, à partir de la valeur de l'actif du Fonds, recueillir du capital additionnel par voie d'emprunts. La plupart des projets seraient financés grâce à une combinaison de capital à participation puisé dans le Fonds et d'emprunts.

Il faudrait que les investissements réalisés à partir du Fonds aient un rendement en espèces suffisant pour amortir le coût des emprunts et produire des gains sur les actions. Ainsi, les dépenses de capital générales des gouvernements (pour les écoles, les routes, les égouts et autres) ne pourraient être financées grâce au Fonds.

Les investissements seraient effectués directement par le Fonds au nom des gouvernements, ou sous forme d'achat d'actions ou de prêts réalisés auprès de sociétés publiques ou privées.

Les activités du Fonds seraient conçues de manière à équilibrer les projets entre les régions au cours d'une période de cinq à sept ans. En principe, le plan d'immobilisation du Fonds devrait être dressé de façon à produire un volume d'investissements relativement stable chaque année. Toutefois, le Fonds doit avoir suffisamment de souplesse pour atténuer les fluctuations cycliques à l'échelle nationale ou régionale.

#### Mise en oeuvre

Sur le plan économique, le Canada a devant lui des perspectives et des défis stimulants au cours des années 1980. A maints égards, les investissements publics joueront un rôle crucial dans la réalisation de ces perspectives. Les Canadiens

et leurs gouvernements doivent dès maintenant évaluer les besoins d'investissements publics et établir des mécanismes convenables de consultation et d'action concertée.

Dans l'éventualité d'un consensus des gouvernements sur la nécessité de ce processus, la Saskatchewan propose qu'on mette sur pied un groupe d'étude fédéral-provincial qui verrait à dresser un plan d'investissement pour le secteur public au Canada et à formuler des propositions détaillées en vue de la création d'un Fonds public d'investissement du Canada.

Ce groupe d'étude aurait pour mission de compléter sa tâche et de faire rapport aux Premiers ministres avant la fin de l'année.

Le gouvernement de la Saskatchewan



DOCUMENT: 800-16/021

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE OF  
FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY



The Montreal airport issue:

Review of federal policy

Quebec

Ottawa  
February, 1982.



## THE MONTREAL AIRPORT ISSUE:

### REVIEW OF FEDERAL POLICY

#### 1. INTRODUCTION

One will easily recall the promises made by the federal government with respect to construction of the new Mirabel airport. This infrastructure was to bring abundance to the greater Montreal area through its redistributive effects, and make a major contribution to the overall development of Quebec.

Among other things, it was predicted that by 1985 construction of the Mirabel airport would have contributed to an injection of some two billion dollars into the Canadian economy, and helped to create more than 52,000 permanent jobs.<sup>(1)</sup> The industrial development strategy proposed by the federal government for the airport region was to attract approximately 20,000 people working in progressive branches of the secondary sector (electronics, pharmaceuticals, and so on) to be located in the industrial/commercial zone adjacent to the airport. In addition, air traffic at Mirabel was expected to reach more than seventeen million passengers by 1985, and air freight was to reach almost 480,000 tons in 1980, and more than 1.7 million tons in 1990.

Even though we have not yet reached 1985, a brief review of the situation as it exists now in 1982 would certainly help to reveal the sad reality of the federal government's failure in this matter.

#### 2. THE CHANGING SITUATION

In view of the federal government's promises to integrate Mirabel into the economic and social reality of Quebec and to contribute to the expansion of employment and industry in the greater Montreal area, the following partial review is of particular significance.

---

(1) Financial Times of Canada: Special Mirabel Edition September 29, 1975.

- . The federal government began by expropriating 36,000 hectares of the best agricultural land in Quebec, an area equivalent to 75% of the total area of the Montreal Urban Community.
- . More than 300 farmers were removed from their land and more than 3,000 properties were affected.



- . More than 3,000 hectares of the best agricultural land in the region were sacrificed for the construction of the infrastructures inside the airport's operational zone.
- . The airport commercial and industrial park (PICA) was to be a main driving force in the development of Mirabel's potential. After more than five years of existence, there is still no industry operating in the park, in which more than twelve million dollars were invested under a federal-provincial agreement. The land still belongs to the federal government since a long-term lease cannot be applied; as a result, businesses are losing interest because they see no economic advantage in settling there, especially since the PICA has no access to the air freight zone.
- . Although Transport Canada intended Mirabel to become a centre of activity and an entryway for all of North America, the federal government gave landing rights to large carriers wishing to have access to the Toronto market (Alitalia in 1972, Lufthansa in 1973, KLM in 1974, Swissair in 1975, Air France in 1976). What the federal government was trying to achieve through its planning for Mirabel was completely destroyed by its regulatory actions. That is why the Mirabel and Toronto airports today serve almost the same number of international destinations.
- . The planning of Mirabel airport was dependent upon one important element, an air freight handling centre (TDM concept - transfer - distribution - manufacturing) to serve Eastern North America. In 1980, the volume of freight handled at Mirabel amounted to only 20% of the initially expected 400,000 tons. Air carriers and forwarding agents who do business in Montreal are confronted with the inconveniences of the two-airport system: additional costs, duplication of services, and so on. In 1970, Dorval airport was the largest in Canada in terms of the volume of merchandise handled.

During the 73-74 financial year, the Toronto airport overtook the Montreal airports, and the gap has been increasing ever since. In fact, between 1970 and 1979, the volume of merchandise handled at the Montreal airports increased by only 25.7%, compared to 109.5% and 98% in Toronto and Vancouver respectively.

The delay in developing Mirabel's air freight potential is in part associated with the relative decline in passenger traffic, since a good deal of the freight is carried on the same aircraft as passengers. This explains why air freight traffic at Toronto is increasing at the same rate as passenger traffic.

In addition, Air Canada has never made any great effort to develop this sector, much preferring the prestige of carrying passengers. The share of revenue generated by its freight operations has never represented more than approximately 9% of the total operating receipts of Air Canada, compared with 25% for Lufthansa, 22% for KLM, and 21% for Air France in 1976, for example.

Moreover, Air Canada opposes any other carrier wishing to develop this sector. As early as 1952, Air Canada had opposed an application by CP Air to establish an all-cargo service between Vancouver and Montreal. In 1980, Air Canada opposed a similar application by SwiftAir: Swiftair finally obtained its permit, but it is fraught with serious restrictions. Even more recently, in 1981, Air Canada and CP Air opposed the granting of a licence to Flying Tigers, the largest all-cargo carrier in the world. This carrier wished to operate from Mirabel, among other places, but the licence was refused.

- . In 1979, the number of passengers using Mirabel airport in one year was 1.6 million, whereas present capacity of the airport is estimated at 6 million. One of the reasons for this situation is undoubtedly the massive granting of landing rights to foreign air carriers using competing airports (particularly Toronto).
- . In addition, it is interesting to note that Toronto has overtaken Montreal in terms of the number of international passengers carried; the international agreements concluded between Canada and foreign countries have undoubtedly had an important bearing on this situation.

. The present distribution of flights between the two Montreal airports creates major inconveniences for passengers. The result is that Montreal's airport network is gradually losing its importance. For example, Montreal's share of Canada's overall passenger traffic dropped from 21.4% in 1970 to 17% in 1979, while Toronto and Vancouver were increasing their shares to 29.1% and 14% respectively. The gap between Montreal and Toronto thus became even more considerable, rising from 25% in 1971 to 57% in 1979.



- In 1978, Transport Canada made public its Action Mirabel program, the objective of which was to improve the image and performance of Mirabel airport. Action Mirabel conducted several advertising campaigns, which had little impact on the manner in which carriers and users view the airport: its users still see Mirabel as a white elephant. Was it unconsciously or through a defeatist attitude that Transport Canada chose a white elephant as its Action Mirabel symbol?

### 3. THE FEDERAL SOLUTION: TRANSFER OF FLIGHTS

As a means of closing the considerable gap between expectations and results, which we have just reviewed, and in the pursuit of strictly budgetary objectives by Transport Canada, the only alternatives considered were limited to a more or less sizeable transfer of traffic from Dorval to Mirabel.

These alternatives, of course, would help to create the illusion that the federal government has found the solution to Mirabel's problems, but once again, this would merely be a face-saving measure. The enormous lag experienced by Montreal on the Canadian and international aviation scene - the result of the nonchalance and disastrous decisions of the federal government - may never be overcome.

Far from addressing the real cause of the present botched state of affairs, the federal government has nothing better to propose than to shift the problem elsewhere. In fact, the miracle solution consists essentially of making a considerable hole in Dorval traffic and diverting it to Mirabel, without any consideration of the inconvenience to the travelling public, to air carriers, and especially to the people, municipalities and firms in Dorval's widespread area of influence.

Moreover, in spite of the optimistic statements and promises by Transport Canada regarding the positive effects of transferring the flights, the federal government has not yet demonstrated the validity of its statements.

If we go by the original promises regarding Mirabel, the greatest possible mistrust is called for. The studies that are supposed to have been carried out by the federal government have not yet been made public and, moreover, no consultation with Quebec government authorities has taken place.

In addition, it is known that the option favoured by the federal government (option 6), which involves the transfer to Mirabel of all commercial flights except short-haul flights (Montreal, Quebec City, Toronto), has considerable impact on the activities and finances of the carriers.

In fact, the Air Transport Association of Canada (ATAC) opposed the federal plan for the transfer of flights, on the grounds that it would result in increased costs for everyone, and serious inconvenience for travellers. The two Quebec air carriers, Nordair and Quebecair, estimated the impact of such a transfer at more than 18 million dollars, that is 13.6 million dollars for Nordair and 5.2 million dollars for Quebecair.<sup>(2)</sup>

Moreover, the federal proposal, as could have easily been foreseen, is leading the various special interest groups to adopt opposing positions, depending upon whether or not the federal solution is favourable to them in terms of geography. In summary, the federal government's solution has the effect of playing one group off against the other; in the short term, this can be advantageous from a strategic point of view, but in the long run, it may well be detrimental to the entire region.

#### 4. FOR REAL DEVELOPMENT OF THE MONTREAL AIRPORT SYSTEM

With Dorval and Mirabel, Montreal is equipped with an airport infrastructure of exceptional potential. Dorval - located approximately twenty minutes from the downtown area, and easily accessible to the entire Montreal region, to the South Shore, and to Laval - brings Montreal closer to the entire North American continent. The site is well served by land transportation, and the aircraft maintenance services available there are among the most complete and efficient; what is more, the airport will not reach its maximum capacity for another ten years. As for Mirabel, its development potential is unequalled anywhere in the world. Its 12,000-foot runways, its freight handling facilities, the fact

---

(2) Excerpt from an article in Le Soleil, December 9, 1981.

that it is open to traffic 24 hours a day, and its possibilities for expansion into the middle of the next century give it obvious comparative advantages.

In addition, these airports are finally giving Montreal the perfect means of communication with the various regions of Quebec. And, in this respect, Montreal, with its regional air carriers,



Nordair and Quebecair, has a potential for air communications such as exists nowhere else in Canada. It is therefore necessary that these important features be built upon when implementing any plan to correct problems in the airport network.

Finally, the Montreal airport network is also an important asset in the strategy for development of leading sectors of the economy in Montreal. The leading industrial sectors (biosciences, microelectronics, and so on), on which Montreal and the province of Quebec wish to base their development, make considerable use of aircraft as a means of transporting some of their products. Many sectors of economic activity similarly rely on airports to support their development. Good air service therefore constitutes an additional economic development factor.

The province of Quebec, and greater Montreal in particular, cannot give up the comparative advantages offered by these airport infrastructures. Moreover, they intend to encourage the integration, consolidation and development of these facilities by every means at their disposal. Because this network is an important developmental factor for Montreal and because it generates economic activity, the principal objective must be the overall increase in air traffic in Montreal. More specifically, this means:

- an increase in passenger traffic;
- an increase in freight traffic; and
- an increase in industrial and commercial activity related to airport activity.

The Dorval-Mirabel problem is therefore not related to the transfer of flights, but rather to the maximum development of the potential of assets at Mirabel and Dorval. The pursuit of these objectives can begin only with the implementation of a joint action plan dealing with the following aspects: landing rights, development of cargo-related activities, improvement of

infrastructures, highway connections between the two airports, and promotion and administration of the airport network.

. Landing rights

It is illusory to think that airport activity in Montreal can be revived simply by transferring flights from Dorval to Mirabel: the development of the Montreal airport network, and of Mirabel in particular, will require an increase in the number of international flights arriving in and departing from Canada. To this end, the Canadian government must restore development in balance with other Canadian airports and encourage large international air carriers to serve Montreal.

• Increasing freight activity in Montreal

Air transport activities in the Montreal area can be revitalized only if the federal government makes a firm commitment regarding landing permits at Mirabel. Because freight traffic is closely tied to passenger traffic, such a commitment would, at the same time, make it possible to give new emphasis to freight activity in Montreal.

In addition, the Canadian Transport Commission (CTC) should show more willingness to issue permits to freight carriers (such as Flying Tigers) capable of serving Montreal.

The federal minister of Transport must issue equally firm directives through which Air Canada will be induced to develop freight activity in Montreal. Air Canada must, in this respect, assume strong leadership that will generate freight traffic: the purchase of jumbo jet aircraft, better adapted to the needs of international markets, would allow it to perform this role more effectively.

On the other hand, in order to specifically promote the development of freight activity in Montreal, Transport Canada should establish preferential conditions of operation for carriers using Mirabel airport as opposed to other Canadian airports, with respect to leasing of space and services and establishment of landing fees.

It is also urgent that Mirabel's present freight handling facilities be made thoroughly operational, among other things, by applying the integrated formula of transfer - distribution - manufacturing, as originally planned.

Regarding revitalization of the PICA, it would be desirable for the federal government to seriously study the plan for construction of a PICA access runway (runway D), as provided in the original plan. Following this federal government initiative, the government of Quebec will be prepared to participate in finishing the construction of autoroute 13, which would provide better access to the PICA and its markets.

. Improvement of airport infrastructures

In the present context of a relative decrease in traffic, one can understand the hesitation about completing "phase 2" of the original work plan for Mirabel. However, the government of Canada decided to erect additional infrastructures at Toronto, and if it wishes to reverse present traffic trends in Mirabel's favour, it must not only suspend its decision immediately, but also seriously consider implementing at Mirabel some "phase 2" elements that would promote an increase in traffic.



In the same way, it is important that Dorval's ability to fulfill its present vocation be increased and that the required capital be made available. Indeed, Dorval is in need of considerable improvement, and in this respect the federal government must as soon as possible reveal its program for the investment required at Dorval. The work to be done over the next few years should concentrate on the terminal building (waiting room, baggage carrousel, additional departure gates), as well as runways and parking areas for automobiles.

. Improvement of inter-airport links

According to some, one of the major problems inherent in Montreal's two-airport system is that of connections. The seriousness of the problem should not be unduly exaggerated, since several examples can be found of airport systems using more than one airport, which are among the most thriving in the world. However, in its interim report on the options related to possible roles for the airports, Transport Canada proposes several solutions intended to make air connections in Montreal as convenient as possible. The most important are:

- . scheduling present connection services in a manner more convenient to passengers on arriving and departing international flights, and increasing the number of domestic connection services;
- . granting regional or local carriers new routes using Mirabel with a view to increasing connection possibilities at this airport.

In this context, Transport Canada should also require that Air Canada set up adequate air services from Mirabel with a view to making the airport more attractive to international customers and to minimize inter-airport transfers.

In view of the considerable investment that would be required, improvements to the infrastructures linking Dorval and Mirabel will have to be planned with due consideration for changes in inter-airport traffic. From this point of view, Quebec is prepared to participate in the extension of autoroute 13 as soon as the impact of the various development measures intended for the Dorval and Mirabel airports has had a concrete effect on traffic between them.

To be really effective, this promotional effort will have to be closely coordinated with other measures for developing the comparative advantages of Dorval and Mirabel, as well as the Industrial Park. Organizations such as Action Mirabel and SPICAM must have increased resources at their disposal if they are to play their roles adequately.

5. CONCLUSION

The development of Montreal's airport network, which is a major asset for Montreal and Quebec, cannot be assured without an overall approach to the problems that affect it. The federal government proposal whereby most operations would be concentrated at Mirabel would not, in that respect, give new vitality to air traffic in Montreal. It is of primary importance that the federal government, which remains the major decision-making authority in this matter, confirm Montreal's vocation with respect to air transport in Canada, and take action to ensure that an increasing share of passenger and freight traffic be allotted to the region. In addition, it must do so while optimizing the respective advantages of Dorval and Mirabel.

Quebec City, February 2, 1982.

DOCUMENT: 800-16/ 021

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

Dossier aéroportuaire montréalais:  
Bilan d'une politique fédérale

Québec



Ottawa  
Février 1982





## DOSSIER AEROPORTUAIRE MONTREALAIS:

### BILAN D'UNE POLITIQUE FEDERALE

#### 1. INTRODUCTION:

On se souviendra aisément des promesses fédérales reliées à la construction du nouvel aéroport de Mirabel. En effet, cette infrastructure devait apporter l'abondance économique à la grande région de Montréal par ses effets redistributifs et contribuer de façon majeure à l'essor général du Québec.

On prévoyait entre autres choses que la construction de Mirabel contribuerait avant 1985 à une injection de quelque deux milliards de dollars dans l'économie canadienne et à la création de plus de 52 000 emplois permanents <sup>(1)</sup>. La stratégie de développement industrielle proposée par le fédéral pour la région aéroportuaire devait attirer quelque 20 000 personnes oeuvrant dans les branches du secteur secondaire avancé (électronique, pharmaceutique, etc.) localisées dans la zone industrielle et commerciale adjacente à l'aéroport. De plus, le trafic aérien prévu devait atteindre plus de dix-sept millions de passagers à Mirabel vers 1985 et le fret aérien, près de 480 000 tonnes en 1980 et plus de 1,7 million de tonnes en 1990.

Même si nous n'en sommes pas encore à 1985, un bref rappel de la situation telle qu'elle se présente en 1982 pourra certes contribuer à mettre en lumière la triste réalité de l'échec du gouvernement fédéral dans ce dossier.

#### 2. L'EVOLUTION DE LA SITUATION:

Face aux promesses fédérales d'intégrer Mirabel à la réalité économique et sociale du Québec et de contribuer à l'essor de l'emploi et de l'industrie dans la grande région montréalaise, le bilan partiel qui suit prend toute sa signification:

- . Le gouvernement fédéral procéda d'abord à l'expropriation de 36 000 hectares des meilleures terres agricoles du Québec, ce qui représente une superficie équivalente à 75% de la superficie totale de la Communauté urbaine de Montréal.
- . Plus de 300 agriculteurs furent délogés de leurs terres et plus de 3 000 propriétés furent affectées.

---

(1) Financial Times of Canada: Edition spéciale "Mirabel", 29 septembre 1975.

- . Plus de 3 000 hectares des meilleures terres agricoles de la région ont été sacrifiées pour la construction des infrastructures à l'intérieur de la zone opérationnelle de l'aéroport.
- . Le parc industriel et commercial aéroportuaire (PICA) constituait un des principaux éléments moteurs de la mise en valeur du potentiel de Mirabel. Après plus de cinq ans d'existence, il n'y a toujours pas d'industrie oeuvrant à l'intérieur de ce parc pour lequel plus de douze millions de dollars ont été investis en vertu d'une entente fédérale-provinciale. Les terrains appartiennent toujours au gouvernement fédéral puisque le bail emphytéotique ne peut s'appliquer, ce qui a pour effet le désintéressement des entreprises qui n'y voient aucun intérêt économique d'autant plus que le PICA n'a aucun accès à la zone de fret aérien.
- . Alors que Transports Canada destinait Mirabel à jouer un rôle de plaque tournante et de porte d'entrée sur le plan nord-américain, le gouvernement fédéral accordait de nombreux droits d'atterrissage à des transporteurs importants désirant accéder au marché de Toronto (Alitalia en 1972, Lufthansa en 1973, KLM en 1974, Swissair en 1975, Air France en 1976). Ce que le gouvernement fédéral prévoyait par sa planification à Mirabel était complètement annihilé par ses actions sur le plan réglementaire. C'est pourquoi les aéroports de Toronto et de Mirabel desservent aujourd'hui à peu près le même nombre de destinations internationales.
- . La planification de l'aéroport de Mirabel reposait sur un élément important à savoir un centre de manutention de fret aérien (concept TDM - transbordement - distribution et manufacture) qui pourrait desservir l'Est de l'Amérique du Nord. Or, en 1980, le volume de fret manutentionné à Mirabel ne correspond qu'à seulement 20% des 400 000 tonnes prévues initialement. Les transporteurs et les transitaires aériens faisant affaire à Montréal sont confrontés aux inconvénients du système biportuaire: coûts additionnels, dédoublement de services, etc. En 1970, l'aéroport de Dorval se classait premier au Canada pour le volume de marchandises transportées.

Au cours de l'exercice 73-74, l'aéroport de Toronto a dépassé les aéroports montréalais et depuis lors, l'écart n'a cessé de s'accroître. En effet, entre 1970 et 1979, la croissance du volume de marchandises aux aéroports montréalais n'a été que de 25,7% alors qu'elle a été respectivement de 109,5% et de 98% à Toronto et à Vancouver.

Le retard à développer le potentiel du fret aérien à Mirabel est associé en partie au déclin relatif du trafic passagers puisqu'une bonne partie du fret est transportée sur les mêmes appareils que les passagers. C'est pourquoi le trafic des marchandises à Toronto suit la même croissance que celle des passagers.

Par ailleurs, la société Air Canada n'a jamais fait de grands efforts pour développer ce secteur, préférant de beaucoup le prestige du transport des passagers. La part des revenus générés par l'activité "fret" n'a jamais représenté plus de 9% environ des recettes d'exploitation totales chez Air Canada, comparativement à 25% chez Lufthansa, 22% chez KLM et 21% chez Air France en 1976 par exemple.

Bien plus, Air Canada fait opposition aux autres transporteurs désireux d'occuper ce secteur. Dès 1952, Air Canada s'était opposé à la demande de CP Air qui voulait établir un service tout cargo entre Vancouver et Montréal. En 1980, Air Canada s'est opposé à une demande analogue de la compagnie Swiftair; Swiftair a finalement obtenu son permis mais ce dernier est assorti de restrictions très importantes. Plus récemment encore, en 1981, Air Canada et CP Air se sont opposés à l'octroi d'un permis à Flying Tigers, le plus important transporteur tout-cargo au monde. Ce transporteur désirait exploiter des services à partir de Mirabel entre autres, mais le permis lui a été refusé.

- . En 1979, le nombre de passagers utilisant annuellement l'aéroport de Mirabel se chiffrait à 1,6 million de passagers alors que la capacité actuelle de l'aéroport est estimée à 6 millions. Une des raisons de cette situation est sans aucun doute l'octroi massif de droits d'atterrissage à des compagnies aériennes étrangères utilisant des aéroports concurrents (en particulier Toronto).
- . De plus, il est intéressant de noter que Toronto a dépassé Montréal pour le nombre de passagers internationaux transportés et les accords internationaux conclus entre le Canada et les pays étrangers ont sans aucun doute eu une influence importante sur cet état de fait.
- . La distribution actuelle des vols entre les deux aéroports montréalais apporta de nombreux inconvénients aux usagers. Il en résulte que le réseau aéroportuaire montréalais perd peu à peu de son importance. Par exemple, la part de Montréal dans l'ensemble du trafic passagers canadien est ainsi passée de 21,4% en 1970 à 17% en 1979, alors que celles de Toronto et de Vancouver augmentaient jusqu'à 29,1% et 14% respectivement. L'écart entre Montréal et Toronto s'est ainsi fortement accentué, passant de 25% en 1971 à 57% à 1979.



- . En 1978, Transports Canada faisait connaître son programme "Action Mirabel" dont l'objectif était d'améliorer l'image et le rendement de l'aéroport de Mirabel. Action Mirabel a mis en marche plusieurs campagnes de publicité qui ont eu peu d'impacts sur la perception qu'ont les usagers et les transporteurs de cet aéroport. En effet, Mirabel continue toujours d'être perçu comme un éléphant blanc par les utilisateurs. Est-ce par inconscience ou par défaitisme que Transports Canada a choisi un éléphant blanc comme symbole pour Action Mirabel?

### 3. LA SOLUTION FEDERALE: LE TRANSFERT DES VOLS:

Face à l'écart considérable entre les prévisions et les résultats dont nous venons de faire l'énumération et dans la poursuite d'objectifs strictement d'ordre budgétaire de la part de Transports Canada, les seules alternatives envisagées se sont limitées à celles d'un transfert, plus ou moins important, de trafic de Dorval vers Mirabel.

Ces alternatives bien sûr contribueraient à créer l'illusion que le gouvernement fédéral a trouvé la solution aux problèmes de Mirabel, mais encore une fois il ne s'agirait que de sauver la face. L'énorme retard qu'a pris Montréal sur la scène aéronautique canadienne et internationale en raison de la nonchalance et des décisions désastreuses du gouvernement fédéral ne pourra peut-être jamais être rattrapé.

Bien loin de s'adresser aux causes réelles du gâchis actuel, le gouvernement fédéral n'a rien de mieux à proposer que de changer le mal de place. En effet, la solution-miracle consiste essentiellement à effectuer une ponction majeure dans le trafic de Dorval pour l'acheminer vers Mirabel sans aucune considération pour les inconvénients causés au public voyageur, aux transporteurs aériens et spécialement aux personnes, aux municipalités et aux entreprises de la vaste zone d'influence de Dorval.

Bien plus, malgré des affirmations et des promesses à caractère optimiste de la part de Transports Canada relativement aux bienfaits du transfert des vols, le gouvernement fédéral n'a pas encore fait la démonstration du bien-fondé de ses affirmations.

Si l'on se fie aux promesses originales touchant Mirabel, la méfiance la plus totale serait de mise. Les études qui sont sensées avoir été effectuées par le gouvernement fédéral ne sont toujours pas publiques et bien plus, aucune consultation au niveau des autorités gouvernementales québécoises n'a pris place.



Par ailleurs, on sait que le scénario privilégié par le gouvernement fédéral (scénario 6) qui implique un transfert de tous les vols commerciaux à Mirabel, sauf les vols de courte distance (Montréal, Québec, Toronto), a des incidences importantes sur les activités et l'économie des transporteurs.

En effet, l'Association des transporteurs aériens du Canada (ATAC) s'est opposée au projet fédéral de transfert de vol, alléguant qu'il en résultera un accroissement des coûts pour tous et de graves inconvénients pour les voyageurs. Les deux transporteurs aériens québécois Nordair et Quebecair estimaient à plus de 18 millions de dollars les incidences financières d'un tel transfert, soit 13,6 millions de dollars pour Nordair et 5,2 millions de dollars pour Quebecair <sup>(2)</sup>.

Bien plus, la proposition fédérale comme on pouvait le prévoir facilement, entraîne des prises de position opposées de la part de divers groupes d'intérêt dépendant que la solution fédérale, pour des raisons géographiques, les privilégie ou pas. En somme, la solution du gouvernement fédéral a pour effet de faire jouer un groupe contre l'autre ce qui à court terme, peut d'un point de vue stratégique lui être favorable, mais qui risque à plus long terme, d'être désavantageuse pour l'ensemble de la région.

#### 4. POUR UN VERITABLE DEVELOPPEMENT DU SYSTEME AEROPORTUAIRE DE MONTREAL:

Avec Dorval et Mirabel, Montréal est doté d'une infrastructure aéroportuaire d'un potentiel exceptionnel. Situé à quelque vingt minutes du centre-ville et aisément accessible à toute l'agglomération montréalaise, à la Rive-sud comme à Laval, Dorval rapproche Montréal de tout le continent nord-américain; le site est bien desservi par les moyens de transport terrestre, les services d'entretien aux aéronefs y sont des plus complets et efficaces et, qui plus est, sa capacité maximale ne sera pas atteinte avant dix ans. Quant à Mirabel, son potentiel de développement est à nul autre pareil au monde: ses pistes de 12 000 pieds, ses facilités de manutention du fret, son ouverture au trafic 24 heures par jour, ses possibilités d'expansion jusqu'au milieu du siècle prochain lui confèrent des avantages comparés manifestes.

De plus, ces aéroports constituent enfin pour Montréal, un moyen de communications privilégié avec les régions du Québec. Et, à ce titre, Montréal dispose avec ses transporteurs régionaux, Nordair

---

(2) Extrait d'un article paru dans le Soleil du 9 décembre 1981.

et Quebecair, d'un potentiel de communications aériennes à nul autre pareil au Canada. Il convient donc de s'assurer, dans la mise en oeuvre d'un plan de redressement du réseau aéroportuaire, de consolider ces acquis importants.

Enfin, le réseau aéroportuaire montréalais est aussi un atout important dans les stratégies de développement de secteurs économiques de pointe à Montréal. Les secteurs industriels de pointe (biosciences, micro-électronique, etc.), sur lesquels Montréal et le Québec veulent appuyer leur développement, utilisent largement l'avion comme moyen de transport de certains de leurs produits. Beaucoup de secteurs d'activités économiques appuient de la même façon leur développement sur les aéroports. Une bonne desserte aérienne constitue donc un facteur additionnel de développement économique.

Le Québec, et le Grand Montréal en particulier, ne peut renoncer à ces avantages comparés que sont ses infrastructures aéroportuaires. Bien plus, il entend en favoriser l'intégration, la consolidation et le développement par tous les moyens dont il dispose. Parce que ce réseau constitue un facteur de développement important pour Montréal et qu'il est générateur d'activités économiques, l'objectif premier doit être l'accroissement global du trafic aérien à Montréal, ce qui signifie notamment:

- un accroissement du trafic passagers;
- un accroissement du trafic de marchandises; et,
- un accroissement de l'activité industrielle et commerciale liée à l'activité aéroportuaire.

Le problème de Dorval-Mirabel n'en est donc pas un de transfert de vols mais plutôt celui du développement optimal du potentiel des actifs de Mirabel et de Dorval. La poursuite de ces objectifs ne peut être amorcée que par la mise en oeuvre d'un plan d'interventions concerté portant sur les aspects suivants: les permis d'atterrissage, le développement des activités du transport des marchandises, l'amélioration des infrastructures, les communications terrestres entre les aéroports, la promotion et la gestion du réseau aéroportuaire.

#### . L'attribution de permis d'atterrissage

Il est illusoire de penser relancer l'activité aéroportuaire à Montréal par un simple déplacement des vols de Dorval à Mirabel: le développement du réseau aéroportuaire montréalais, et de Mirabel en particulier, passe par un accroissement du nombre de vols internationaux en provenance ou à destination du Canada. Pour ce faire, il importe que le gouvernement canadien rétablisse l'équilibre avec le développement d'autres aéroports canadiens et incite d'importantes compagnies aériennes internationales à desservir Montréal.

#### . L'augmentation de l'activité "fret" à Montréal

Seul, un engagement ferme du gouvernement fédéral sur les permis d'atterrissage à Mirabel permettra de relancer l'activité aérienne à Montréal. Comme le trafic de marchandises est intimement lié au trafic passagers, un tel engagement permettrait du même coup de dynamiser l'activité "fret" à Montréal.

Il faudra par ailleurs que la Commission canadienne des Transports (CCT) se montre davantage ouverte à l'attribution de permis à des sociétés de transport de marchandises (v.g. Flying Tigers) pouvant desservir Montréal.

Le ministre de Transports Canada doit émettre des directives tout aussi fermes afin d'amener Air Canada à développer l'activité "fret" à Montréal. Air Canada doit assumer à ce titre un leadership fort qui puisse générer du trafic de marchandises: l'achat d'avions gros porteurs, mieux adaptés aux besoins des marchés internationaux, lui permettrait d'assumer mieux ce rôle.

D'autre part, afin de favoriser de façon particulière le développement de l'activité "fret" à Montréal, il importe que Transports Canada mette en place à Mirabel des conditions d'exploitation préférentielles pour les transporteurs desservant cet aéroport, tant sur le plan de la location d'espace et de services que sur l'établissement de taux d'atterrissage par rapport aux autres aéroports canadiens.

Egalement, il est urgent de rendre vraiment opérationnelles les facilités pour la manutention du fret dont dispose déjà Mirabel, entre autres par la mise en oeuvre de la formule intégrée de transbordement - distribution - fabrication qui y était initialement prévue.

Sur la base de la dynamisation du PICA, il est opportun que le gouvernement fédéral étudie sérieusement le projet de construction de la piste d'accès au PICA (piste "D"), comme cela figurait dans sa planification initiale. Suite à cette initiative du gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec sera alors prêt à participer au parachèvement de l'autoroute 13 qui permettra de donner un meilleur accès au PICA et à ses marchés.

#### . L'amélioration des infrastructures aéroportuaires

Dans le contexte actuel de décroissance relative du trafic, il est compréhensible que l'on hésite à réaliser la "phase 2" des travaux à Mirabel, selon la planification originale. Par contre, le gouvernement canadien a décidé d'aménager des infrastructures additionnelles à Toronto; s'il voulait infléchir les tendances actuelles du trafic en faveur de Mirabel, non seulement il lui faut suspendre immédiatement sa décision mais il lui faut examiner sérieusement la mise en place à Mirabel de quelques éléments de la "phase 2" pouvant favoriser une amélioration du trafic.



De la même façon, il importe de consolider la vocation actuelle de Dorval et de débloquent les investissements qui y sont requis. Dorval a en effet besoin de sérieuses améliorations. Le gouvernement fédéral doit à cet égard faire connaître dans les meilleurs délais la programmation des investissements requis à Dorval. Les travaux qui devraient être réalisés d'ici quelques années touchent surtout l'aérogare (salle d'attente, carroussels à bagages, postes d'embarquement supplémentaires) ainsi que les pistes et les aires de stationnement pour automobiles.

. L'amélioration des liens inter-aéroports

Selon plusieurs, l'un des problèmes importants inhérents au système biportuaire à Montréal est celui des correspondances. Il ne faut pas exagérer de façon démesurée l'importance de ce problème, car il existe plusieurs exemples de système aéroportuaire à aéroports multiples qui sont parmi les plus dynamiques au monde. Toutefois, dans son rapport intermédiaire sur les options relatives aux rôles possibles des aéroports, Transports Canada propose diverses solutions visant à réduire au minimum les désagréments causés par les correspondances aériennes à Montréal, à savoir surtout:

- . établir un horaire des services de correspondance actuels qui convienne mieux aux passagers des vols internationaux à l'arrivée et en partance, et accroître le nombre des services de correspondance intérieurs;
- . accorder aux transporteurs régionaux ou locaux de nouvelles routes passant par Mirabel en vue d'accroître les possibilités de correspondances de cet aéroport;

Dans ce contexte, Transports Canada devrait aussi exiger de Air Canada la mise en place de services aériens adéquats à partir de Mirabel en vue de rendre cet aéroport plus intéressant pour la clientèle internationale et de minimiser les transferts inter-aéroports.

Quant à l'amélioration des infrastructures de liaison entre Dorval et Mirabel, il faudra les planifier en tenant compte de l'évolution du trafic inter-aéroportuaire, compte tenu des investissements considérables qui seraient exigés. Dans cette optique, le Québec est prêt à participer au prolongement de l'autoroute 13 dès que les impacts des diverses mesures de développement des aéroports de Dorval et Mirabel se seront faits sentir concrètement sur le trafic entre les aéroports.



Pour être vraiment efficace, il faudra que cet effort de promotion soit étroitement coordonné avec les autres mesures visant le développement des avantages comparés de Dorval-Mirabel ainsi que de son parc industriel et commercial. Des organismes tels Action-Mirabel et SPICAM devront disposer de moyens accrus de façon à jouer leur rôle adéquatement.

##### 5. CONCLUSION:

Le développement du réseau aéroportuaire montréalais, qui est un atout majeur pour la communauté montréalaise et québécoise, ne pourra être assuré que par une approche globale aux problèmes qui l'affectent. La proposition évoquée par le gouvernement fédéral à l'effet de concentrer la plus grande partie des opérations à Mirabel ne saurait à cet effet redynamiser l'activité aérienne à Montréal. Il importe avant tout que le gouvernement fédéral qui demeure l'instance décisionnelle première dans ce dossier, confirme la vocation de Montréal dans le transport aérien au Canada, et fasse en sorte qu'une part grandissante du trafic de passagers et de marchandises lui soit destinée. Il importe de plus qu'il le fasse en optimisant les avantages respectifs de Dorval et de Mirabel.

Québec, le 2 février 1982.



Document: 800-16/022

OVERVIEW

FIRST MINISTERS' CONFERENCE

ON THE ECONOMY



TRANSPORTATION

GOVERNMENT OF QUEBEC

FEBRUARY 3, 1982





INTRODUCTION

1.0	CANADIAN REGULATORY POLICY REVIEW.....	1
2.0	DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT SITUATION.....	3
2.1	CODE OF LINER CONDUCT.....	3
2.2	UNITED NATIONS CONVENTION ON MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS.	4
2.3	AMERICAN TRANSPORT POLICIES.....	5
3.0	RAIL TRANSPORT POLICY.....	7
3.1	RAIL FREIGHT TRANSPORT.....	7
3.2	PASSENGER TRANSPORT.....	13
4.0	AIR TRANSPORT POLICY.....	25
4.1	FEDERAL DRAFT POLICY ON DOMESTIC AIR TRANSPORT (UNIT TOLL SERVICES).....	25
4.2	INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT.....	26
5.0	FEDERAL MARINE TRANSPORT POLICY.....	29
5.1	CANADIAN PORTS POLICY.....	29
5.2	PORT DEVELOPMENT PROJECTS.....	34
5.3	CREATION OF A CANADIAN MERCHANT MARINE.....	35
6.0	FEDERAL ASSISTANCE PROGRAMS FOR FREIGHT TRAFFIC IN THE ATLANTIC PROVINCES AND EASTERN QUEBEC (MARITIME FREIGHT RATES ACT AND ATLANTIC REGION FREIGHT ASSISTANCE ACT).....	37



# FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY

## TRANSPORT ISSUES

### INTRODUCTION

Transport is without doubt a key element in all economic activity, whether industrial or commercial. This is particularly true in Canada, because of the vastness of its territory and the extent of its trade relations at home and abroad. Under these circumstances, transport will certainly be given high priority at the forthcoming First Ministers' Conference on the Economy.

This document outlines those issues in the transport field which we consider of greatest importance to economic development. We have sought to provide those attending the Conference with general information deemed essential to the promotion of Quebec's interests. We also deal with certain major transport development projects, which are often located beyond Quebec's borders but cannot fail to have far-reaching consequences for the province's economy. And finally, we highlight the need for concerted action by various agencies to develop some of Quebec's competitive advantages, such as those in the marine transport sector.

The first section provides a brief outline of the current status of federal regulatory policies governing the transport sector of the economy. Considered a key element of national policy, the transport field has always been characterized by strong central government control, particularly in the railway and air transport sectors. We raise the question of how the recent recommendations of the Economic Council of Canada, aimed at simplifying regulations in various transport sectors, will be applied. Our description of the first issue also notes the various initiatives taken by Quebec in those transport sectors under its jurisdiction.

One of Quebec's main characteristics is the role it (and particularly Montreal) plays in Canadian and even American international transport. The second section notes the far-reaching changes presently taking place in the organization of international transport. The federal government has primary

jurisdiction here, and the way in which this matter is dealt with will have major economic consequences for Quebec.

The four remaining sections cover issues of a more sectoral nature.

Our description of issues in air transport discusses the importance of a genuine regional air transport policy. It also notes Quebec's position with regard to the development of Montreal's airport network.

Major developments are expected in the rail transport sector. These chiefly involve an increase in rail capacity in the Western provinces and the review of statutory rates for the transportation of grain (Crow's Nest Pass rates). Although these developments primarily affect the Western provinces, they will nevertheless have far-reaching consequences for Quebec. The same is true of federal passenger transport policy (reduction and elimination of services, improved service in the Quebec City/Windsor corridor). Federal policy concerning the integration of commuter trains into the regional urban transport plan is a subject of current interest to Quebec.

The development of its marine capability is certainly one of Quebec's specific objectives. It is important that the federal government's planned reform of port administration permit optimum development of Quebec's potential in this area. It is also important that the federal government develop a clear policy promoting the development of a Canadian merchant marine in the near future.

Finally, we have provided information on federal programs offering subsidies for freight transport to the Maritime provinces and Eastern Quebec. This issue is presently taking on increased regional significance in view of the federal government's intention to modify these programs.



## 1.0 CANADIAN REGULATORY POLICY REVIEW

### Report of the Economic Council of Canada

At the First Ministers' Conference of April 15-16, 1978, the Economic Council of Canada was assigned the task of conducting a detailed overall study of economic regulation by all levels of government and of recommending appropriate measures after consulting with the provinces and the private sector. In June 1981, the ECC published its reports entitled Reforming Regulation which dealt, among other things, with questions concerning the regulation of rail, truck, taxi and air transport.

In the area of rail transport, the ECC concluded that it was important to develop effective means of promoting competition where possible and, failing this, to seek to protect the interests of captive users.

As for the trucking industry, the ECC felt that more basic reforms were necessary in cases where regulatory restrictions hurt industry performance and made private trucking more attractive than commercial trucking. Similarly, the ECC stated that the taxicab industry would benefit from the easing of regulatory controls.

In the air transport sector, the ECC greatly favoured deregulation and freedom of market access but realized that market forces would not remedy all of the Canadian airline industry's problems. In an atmosphere of increased competition and decreased regulatory protection, it would be easier to adapt air transport in Canada to future modes of transport, a wider range of rates and services would be available, and pressure would be created to keep costs down.

### Federal government intentions

Quebec would like to know the intentions of the federal government with regard to the ECC report's recommendations calling for increased

competition and decreased regulation in the various transport sectors under its jurisdiction.

Also, will the federal government act on the recommendations of the House of Commons Special Committee on Regulatory Reform concerning the way in which regulations and appeal procedures are to be applied and modified?\*

---

\* Special Committee on Regulatory Reform. Report of the House of Commons of Canada. December 1980. 54 pages.

In short, the Government of Quebec would like to know whether the federal government will work to develop transport policies aimed at increased competition and the easing of regulatory measures, and by what means this will be done.

#### Steps taken by Quebec

Quebec agrees with the principle of increased competition in the transport sector and more flexible regulation. Even before the results of the ECC study were published, Quebec had taken concrete steps in this direction, and it intends to continue along the same lines.

Thus, in 1977, the Government of Quebec began to analyse the Quebec Transport Commission's role, operations and structure in order to increase the flexibility of regulatory, legal and administrative procedures. This study gave rise to the passage of Bill 5 on June 18, 1981, establishing a procedure for rate filing and modifying the organization and operation of the QTC. As a result of this legislation, the economic regulation of the transport sector became the QTC's primary function.

This attempt to simplify procedures was accompanied by a review process during which some fifty regulations and twenty-one pieces of legislation were analysed. This review should be completed by April 1982.

In the school transportation sector, the government passed Bill 31 of December 19, 1981; this was designed to reform all regulations governing the administration and management of school transportation. The objective of this reform was to increase competition in this transport sector, to give school boards greater autonomy in the decision-making process, and to check rising costs.

The Department has also initiated a study of highway freight transport in order to make regulations governing this sector more flexible. A seminar on trucking will be held in Montreal in 1982; during the same year,

efforts by the Department should lead to the development of a draft policy statement on highway freight transport.



## 2.0 DEVELOPMENT OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT SITUATION

Given its geographic and economic situation Quebec plays a major role in international transport in North America, which brings it considerable economic advantages. The organization of international transport is currently undergoing radical changes owing to certain technological developments, to the need to increase the productivity of transport services, and to new commercial and transport policies implemented by various countries. These changes will have far-reaching consequences for Quebec's economy and for the transport sector in the province.

Given the leading role played by the federal government in international trade and transportation, it is important to ascertain its position and to ensure conformity of its measures with Quebec's interests.

Three major issues currently illustrate the development of the international transport situation, which is characterized by a strong trend toward the integration of transport services and related agencies: the application of the Code of Liner Conduct, the eventual ratification of the United Nations Convention on Multimodal Transport of Goods, and rapid, far-reaching changes in American transport policy.

### 2.1 CODE OF LINER CONDUCT

The United Nations Convention on Trade and Development Code of Liner Conduct is scheduled to come into force next year; it was recently ratified by the European Economic Community and its ratification by Japan is also expected. Although this convention will only take effect among signatory countries, and while neither Canada nor the United States intends to sign in the near future, it is very likely that they will eventually have to resign themselves to doing so, since their major trading partners will already have signed. At present, even if they have not been ratified, the basic principles of the code have already been applied, particularly to North-South trade relations. This application of the code will increase the current trend toward protectionism.

Once it comes into force, the code will have a fairly unsettling effect on the liner conference system, since it will change current practices with regard to traffic distribution, competition among member carriers and price-setting.

The code gives governments the right to distribute inbound and outbound commercial traffic among so-called "national" carriers, based on the 40-40-20 formula. Thus, each government will be able to interfere considerably with the traditional distribution

of conference traffic. Furthermore, carriers wishing a share in this protected market will have to be recognized by the government as national carriers. Several carriers (such as Cast and Federal Navigation) are already restructuring their operations, one of their objectives being to ensure a national base for themselves.

However, the code still does not clearly define national shipping companies, their right to join conferences, the means of assuming responsibility for the traffic allotted to them and the handling of non-conference carriers and cargoes.

Given the difficulty of applying the code, some developed countries (including the member countries of the EEC, the United States, Japan and Canada) plan to solve these problems by signing bilateral agreements with their trading partners in order to exempt some of their trade relations from the application of the code.

In recent years, non-conference carriers which are sufficiently well organized to capture and hold a large share of the market have made their appearance on all of the world's major trade routes. This is a new phenomenon in that the conference system has previously always made it possible to control access by "outsiders". These non-conference carriers have been able to exploit the weaknesses and inflexibility of the conferences and have, in most cases, developed integrated transport services based on the door-to-door concept. The conference system, already unsettled by the Code of Liner Conduct, is obviously also being challenged by this new phenomenon.

The future role and powers of the conferences and of non-conference carriers depend on the manner in which this challenge is met. The same is true of the rise and growth of national merchant fleets and the development of intermodal freight. One thing is certain: henceforth, transport will be an integral element of each country's trading policy.

## 2.2 UNITED NATIONS CONVENTION ON MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

Soon after 1960, with the developmnt of container and multimodal freight, carriers felt the need to streamline and standardize their rules of practice regarding liability for freight and required shipping documents.



After a decade of discussions, an international convention was adopted in 1980 under the auspices of the United Nations; it is now in the process of being ratified by the various countries.

The eventual application of this convention, expected in the near future, will considerably enhance the role and step up the activities of forwarding agents (transport brokers), while contributing to the efficiency of intermodal freight. The main features of the convention are as follows:

- . Forwarding agents will not only be responsible for the general organization of international intermodal freight, but will also bear sole responsibility to shippers for the loss, damage or delay of freight handled by them.

- . The ceiling on liability for freight will be raised considerably.

- . Problems involving shipping documents will be greatly alleviated by the use of a single, standard packing slip which may, if so desired, serve as a legal document providing entitlement to the goods.

These advantages will considerably enhance the role played by forwarding agents while increasing the efficiency of the services they offer. These developments are of particular importance to Quebec because of the extent of its external trade. Approximately fifty per cent of all freight passing through the port of Montreal is handled by forwarding agents. It should be noted that several major carriers, such as CN and CP, already offer forwarding services and could thus strengthen their position in the field of international freight.

Although the federal government created an interdepartmental committee over a year ago to assess the merits of Canada's ratification of this convention, the federal position on the matter remains unknown.

### 2.3 AMERICAN TRANSPORT POLICIES

In recent years, transport policies have been subject to a series of challenges in the United States. This has brought about the deregulation of this sector and the elimination of a number of obstacles to the development of integrated intermodal freight.

The Staggar Rail Act, passed in October 1980, completely regulated container and trailer freight in the United States. In addition, marine, rail and highway transport companies are henceforth permitted to agree on common rates for intermodal container and trailer freight operations. These three means of transport

have thus been provided with an incentive to join forces to offer door-to-door intermodal freight services.

A major share of long-distance land traffic will thus be cornered by these new intermodal services, while the trucking industry and the railways will increasingly turn their attention to those sectors where they operate most effectively, that is to say, short-haul transport and local or regional distribution for the trucking industry, and long-haul transport for the railways.

American marine transport policy has traditionally been based on the open conference concept (whereas the notion of closed conferences is applied in most countries, including Canada). Conference carriers are permitted to agree on rates charged, services provided and traffic distribution; however, the prices thus set and other agreements must be declared and accepted by the Federal Maritime Commission, and conference carriers must be able to act independently of the group as a whole.

American marine transport policy is currently being questioned, notably because a considerable number of containerized cargoes and shipments of coal from the central and midwestern United States are being diverted to the ports of Montreal and Quebec City, and also as a result of the United States' need to take a stand on the Code of Liner Conduct and its desire to develop a merchant marine, both for economic and national security reasons.

To date, those most closely involved in the issue have taken quite different stands. Early in January 1982, the Reagan administration pronounced itself in favour of the almost complete deregulation of the marine transport sector.

In addition, several steps ranging from pressure by American carriers to the tabling of a bill in Congress have recently been taken to reduce the number of cargoes diverted by Canadian intermodal carriers.

### 3.0 RAIL TRANSPORT POLICY

#### 3.1 RAIL FREIGHT TRANSPORT

##### Crow's Nest Pass statutory rates\*

These rates apply to the rail transport of all grain from the Prairie provinces to the ports of Thunder Bay, Churchill, Vancouver and Prince Rupert and are characterized by the following two features:

a) They are "statutory" in that, unlike most railway rates established since 1967, they are set by the federal government and are not negotiated between railways and shippers. Introduced in 1897 by means of an agreement with CP, the rates only became statutory in 1925 by the passage of an act.

b) These rates are very low and, according to CN and CP, only permit the recovery of a bare twenty-five per cent of costs; they thus cause the two railway companies a combined "loss" of \$300 million (in profits) each year. These rates have, in fact, not been adjusted since 1924.

Under the National Transportation Act of 1967, the railway corporations have the right not only to make a profit, but also to demand full compensation for uneconomic services offered in the public interest at the request of the government. It can thus be easily understood why CP, a highly diversified private enterprise, and - in its footsteps - CN, a Crown corporation expected to show a profit, have stepped up pressures since that time to obtain either an adjustment of these rates or compensation to make up the difference between the rates charged to shippers and costs incurred. For a while, the federal government thought it had satisfied the railway companies by means of three interrelated programs:

. Grants to cover the operating deficit of uneconomic branch lines\*\* (Transport Canada funds administered by the Canadian Transport Commission, in the order of \$200 million per year in 1980).



. The Federal Capital Program for the Rehabilitation of Grain Branch Lines which seeks to reinforce these branch lines to permit the use of modern freight cars (100 tons as opposed to 50 tons) (Transport Canada funds in the order of \$100 million per year for seven years).

. The purchase of grain hopper cars from Canadian Wheat Board funds: to date, at least 8,000 cars have been purchased at a cost of over \$200 million.

---

\* "Crow's Nest Pass rates", or simply "Crow rates"

\*\* Such branch lines exist all across Canada, but most of them are found in the Prairie provinces and are used to collect grain.

However, CN and CP have not given up the fight. During the last two or three years, they have produced an additional argument of considerable weight: the "capacity crisis" on main railway lines.

#### Increased main line capacity

The remarkable development of coal exports (British Columbia and Alberta) and potash exports (Saskatchewan) has considerably increased railway traffic to West Coast ports (Vancouver and Prince Rupert). This traffic is in addition to wheat exports to the USSR and Asian nations, particularly the People's Republic of China. As a result of this, the main lines are close to or have already reached their saturation point - depending on the trunk line involved - especially in the Rockies where steep inclines result in shorter, slower trains. CN and CP have already done everything in their power to derive maximum benefit from present infrastructures (state-of-the-art signals and locomotive power); they now say they have no alternative but to double-track, at least on some trunk lines. In one instance, CP would be required to bore a tunnel at a cost of \$500 million!

In the face of this urgent necessity, the railway companies have stated in no uncertain terms:

- . that present infrastructures cannot be used to route potash, coal and grain at the same time;

- . that potash and coal are profitable freight, whereas the transportation of grain at present statutory rates is highly uneconomic;

- . that CN is therefore unable, and CP unwilling, to generate the almost one billion dollars in capital required by each company to carry out its projects for the coming decade.

The railway companies could no doubt request that this work be financed out of public funds, but the loss of profits would remain. They

therefore much prefer either an increase in rail rates (whether or not there is compensation for shippers is of little consequence to the railways), or direct compensation, provided the means chosen ensures that grain transport is a profitable business enterprise. This concept implies a good return on investment, in the event of which CN and CP would themselves agree to increase line capacity to the required level.

CP's statements, and those of CN asserting its responsibility to show a profit, almost amount to an ultimatum:

If railway tracks cannot accommodate profitable coal and potash and uneconomic grain at the same time, the first two commodities will be shipped through and the grain will remain in its silos!

#### The position of the Western provinces

Protected until now in terms of transportation costs by means of the Crow's Nest Pass statutory rates, which are considered an acquired right, those involved in the grain market (producers, wheat pools, grain merchants, provincial departments of agriculture) have expressed concern about the quality of service offered by CN and CP: the condition of branch lines, the lack of freight cars, the speed and regularity of shipments. While recent federal programs have done much to correct the first two flaws in the system, hardly anything has been done to increase the speed and improve the regularity of shipments. On the contrary, even the railways themselves admit that over the last few years, owing to what is now called the rail capacity crisis, there has been a deterioration in these two factors which are essential to crop turnover and Canada's competitive position on foreign markets.

The public relations campaign waged by CN and CP is now beginning to produce results: the fierce opposition of those involved in the grain market to any change in the Crow rates, or even to financial compensation for CP, which is seen as a greedy multinational, seems to be yielding to a consensus on the need to provide the railways with a source of investment capital to meet the capacity crisis.

But the consensus ends there: no agreement exists in the Western provinces as to what constitutes a solution to the grain transportation problem or how such a solution should be implemented. A wide range of stands have been taken, from fierce opposition by farmers' associations to the least change in rates, to the "users pay" concept. Needless to say, the latter concept enjoys little support among those involved in the grain market. Whatever is said in the debate which is even dividing associations and agencies such as the wheat pools, it is nevertheless evident that the overall



solution will entail a distribution of costs between grain producers and buyers on the one hand, and the federal and provincial governments on the other. World grain prices and demand will certainly be a determining factor in this matter.

Direction pursued by the federal government

At least three things are certain:

a) absolute priority will be given to the dual problem of statutory rates and the capacity crisis by Transport Canada in 1982;

b) the Canadian government has only limited funds to solve this problem, and these funds cannot in themselves generate all of the capital required for an overall solution (capacity, branch lines, freight cars, rates);

c) as in all other issues involving transportation grants, the federal government much prefers the "lump sum" approach, based essentially on productive investments, to a system of annual grants to meet operating deficits, which is far too open-ended.

Beyond these three certainties, all else is pure speculation. It is true that, in line with the above-mentioned philosophy, Ottawa included in its last budget a sum of \$1.3 million, spread over four years, to eliminate the capacity crisis. This is the Western Development Fund which some had previously estimated at approximately \$4 billion! There was talk of combining this fund with sums allocated for the rehabilitation of branch lines, of transferring these branch lines to the provinces, of sharing costs with grain producers, of increasing involvement on the part of the Canadian Wheat Board, and so on. In a word, the possibilities are so numerous that statements by Transport Minister Jean-Luc Pépin and Senator Hazen Argue, Minister of State for the Canadian Wheat Board, do not always agree. It is therefore doubtful whether an overall solution will be reached in 1982.

#### Possible consequences for Quebec and Eastern Canada

##### A) General level of rail rates

Some Eastern shippers, particularly Quebec and Ontario manufacturers, have long argued that a change in the Crow rates to enable CN and CP to recover all costs would lead to a general decrease in their rates. It had been suspected, in fact, that the railways were recuperating in the East the losses they suffered in the West.

While this perception of a phenomenon of cross-subsidization within the railway network is not unfounded, it is vain to hope for a general

decrease in rates following the settlement of the Crow's Nest question. CN and CP, the first by virtue of its responsibility to show a profit and the second by its very nature, seek to maximize their profits. Thanks to the price-setting freedom they have enjoyed since 1967 for all freight other than grain, they are quite simply applying the principles of commercial price-setting, expressed in concrete terms as "charging what the market will bear".

Furthermore, the two railway companies never fail to remind us that their average return on capital invested in railway operations is currently in the neighbourhood of only seven per cent, whereas

many Canadian businesses, including the manufacturing industries which use rail services, as well as CP Rail's affiliates (Canadian Pacific Enterprises, for example) enjoy profits over ten per cent. The two major railways are quick to point out that if they finally succeed in obtaining full compensation (read: cost recovery plus profit) for the transportation of grain, that will only be one step toward achieving an acceptable average return on capital.

If settlement of the Crow's Nest issue, an economic recovery, and various other measures enabled CN and CP to achieve a higher return on capital, the most that could be expected is that their marketing representatives would enjoy greater flexibility in negotiating rates with their users.

#### B) Transportation activities

Three matters lend themselves to speculation under this heading:

##### a) "Regional" distribution of CN and CP investments

The Western provinces bear all the hallmarks of a potential railway paradise. Traffic in rough freight which is growing at a prodigious rate, over distances and in volumes which rule out any possibility of competition from the trucking industry, more than 3,000 kilometers of territory devoid of navigable waterways: these are ideal technical and economic conditions for railway operations.

For business enterprises such as CN and CP, return on capital is the prime consideration for the allocation of investments. Given this fact, one might fear a certain drain of self-generated capital toward the Western provinces; for example, Eastern projects (such as a mining project in Quebec or Ontario requiring construction or repair of a railway line) might find it difficult to compete with projects in the Western provinces, or the railways might be tempted to defer maintenance programs in the Eastern provinces to finance work in Western Canada.



In fact, such conditions already exist, since the potash and coal trade have already forced CN and CP to finance their most pressing projects themselves. It remains to be seen whether a settlement of the Crow's Nest issue will aggravate or ease the situation.

b) "Regional" distribution of federal transport funding

Whatever the formula finally chosen by the federal government to finance double-tracking in the Western provinces, the fact remains that Transport Canada's overall budgetary envelope is limited, so that the allocation of such funds to the Western provinces:

. would hinder the carrying out of such major Eastern projects as doubling of the Welland Canal, requested by Ontario (see c) below) or improvements to railway infrastructures for high-speed trains in the Quebec City/Windsor corridor (see description of issues involving VIA Rail); or

. would force the federal government to make further drastic cuts in current subsidy programs, in both the Eastern and Western provinces, as for instance those for VIA Rail services.

It is reasonable to assume that the extent of the investments required, as well as the present economic situation, will cause both effects to make themselves felt.

c) Possibility of diverting traffic to the West Coast

Increases in rail capacity do not come about slowly and gradually, but suddenly. Double-tracking on transcontinental lines in the Western provinces would, generally speaking, double Pacific-bound rail capacity. It may thus be expected that these lines would, for some years, offer excess capacity which it would be in CN's and CP's interest to turn to their profit by diverting to Pacific ports a part of the "natural traffic" along the Great Lakes/St Lawrence axis, notably grain exports transshipped at Thunder Bay on lakers.

Since grain constitutes "return traffic" for lakers carrying iron ore from Quebec's North Shore to Ontario and American steel foundries on the Great Lakes, the diversion of part of this traffic could result not only in

decreased activity at grain elevators in ports along the St Lawrence but also an increase in the cost of transporting iron ore.

C) Agriculture in Quebec

Based on its experience with the abolition of subsidies for the transportation of feed grains, the Quebec Department of Agriculture, Food and Fisheries has tried to evaluate the impact of a hypothetical increase in Crow's Nest rates on Quebec livestock breeders (cattle, pigs, turkeys, chickens) and feed grain producers.

It should be noted that studies conducted or analysed by the Department of Agriculture, Food and Fisheries have all been based on the assumption that the Crow rates (applicable as far as Thunder Bay) will be raised to a commercial level without compensation for shippers.

Based on this assumption, it can be seen that:

- . on the one hand, the competitive position of Quebec livestock breeders would immediately be affected to varying degrees, depending on the type of livestock.

- . on the other hand, the new conditions prevailing on the feed grain market may promote the development of Quebec grain production, but only in the longer term.

We thus find ourselves in the same situation as prevailed a few years ago in the case of feed grain transport subsidies. Consequently, if the federal government's eventual solution to the Crow rate problem results in an increase in the price Quebec livestock breeders pay for grain, Ottawa must at the same time implement an assistance program aimed at eliminating the negative effects of this increase on such breeders.

### 3.2 PASSENGER TRANSPORT

Three major items, with important consequences for transportation services offered and the development of the transportation equipment industry, currently dominate the railway passenger transport sector. Two of these issues are closely related in that the federal government has argued that it was necessary to reduce and eliminate services, as was done on November 15, 1981, saving money out of operating subsidies in order to finance planned improvements in the Quebec City/Windsor corridor (improvements to tracks and railway stations, new trains, faster and more frequent service). The third issue concerns commuter train service.



November 15, 1981: reduction and elimination of services

These measures literally shook the nation when they were announced in July 1981, since they were decided upon unilaterally by Transport Canada and imposed by an order-in-council of the federal government. This procedure, provided for in the National Transportation Act of 1967, had never before been used to implement such sweeping measures.

On the contrary, when the then federal Transport Minister Otto Lang announced his passenger train "rationalization and revitalization" program and the creation of VIA Rail in 1976, he followed the usual procedure outlined in the Railway Act; in other words, each service was assessed and its fate decided on a case-by-case basis by the Canadian Transport Commission after public hearings in each region concerned. From 1976 to 1980, in fulfilment of its responsibilities, the CTC issued orders defining the components of the VIA Rail network, that is to say, each of the services to be operated in the public interest and subsidized by Transport Canada.

Transport Minister Jean-Luc Pépin's 1981 order-in-council thus made drastic cuts in services which the CTC had only recently "rationalized". This order-in-council did not affect railway connections in the Quebec City/Windsor corridor but did deal a blow to two types of service.

#### A) Transcontinental services

Although it ordered certain rationalization and integration measures to modify the situation prevailing before 1976, the CTC had maintained two transcontinental services, both eastbound and westbound, based on the role these played locally in the regions they served.

##### Westbound:

- . southern ("CP") route: Montreal/Ottawa/Sudbury/Thunder Bay/Winnipeg/Calgary/Vancouver;

- . northern ("CN") route: Toronto/Sudbury/Sioux Lookout/Winnipeg/Edmonton/Vancouver.

##### Eastbound:

- . southern ("CP") route: Montreal/Sherbrooke/State of Maine/St John/Moncton/Truro/Halifax;

. northern ("CP") route: Montreal/Lévis/Mont-Joli/Campbellton/  
Moncton/Truro/Halifax.

The 1981 order-in-council was a draconian measure:

Westbound, the northern route was completely eliminated and replaced by a low-frequency local service (three times a week) in "isolated" areas, that is to say, areas without any other means of transport, notably north-western Ontario (Sioux Lookout region). A local day service was also established on some trunk lines in the northern areas of the Prairie provinces; the southern route was maintained but its far eastern end was re-organized (Montreal/Toronto/Sudbury).

Eastbound, the southern route was completely eliminated except for the Moncton/Fredericton connection.

Before these cuts, transcontinental services as a whole received approximately fifty per cent of federal passenger train subsidies, which totalled \$320 million in 1980. The order-in-council promised significant savings in this area alone: almost \$80 million. However, there are increasing rumours to the effect that these benefits were overestimated, owing to the loss of economies of scale at railway terminals and in the shops, as well as the cost of replacement services in isolated areas.

In any event, reaction to these measures was violent in the Maritimes, particularly in the city of St John; however, this reaction came primarily from mayors and pressure groups, while provincial authorities remained on the side lines, except in Newfoundland. It is said that the federal government promised these provincial authorities various investments to make up for the loss of railway service (an airport in Edmundston, highway construction work, and even assistance for the purchase of inter-city buses).

In the Western provinces the reaction was even more violent and more universal, since the idea of making drastic cuts in transcontinental service in favour of the development of the Quebec City/Windsor corridor was immediately seen as another "coup" by the "rich central provinces" (Quebec and Ontario) to the detriment of the "forgotten" West. However, provincial government support of municipal governments and citizens' groups was often attenuated by the fact that their top priority was a solution to the rail capacity crisis affecting freight transport (see our description of this issue). In fact, many Westerners realize, some more than others, that part of the savings realized at VIA Rail's expense could be used, directly or indirectly, to finance double-tracking projects in the Rockies to meet freight transport needs.



B) Regional services

For all practical purposes, Quebec was not affected directly by cuts in transcontinental service. The 1981 order-in-council did affect the province, however, by reducing and eliminating regional services.

The following services were eliminated:

- . Montreal/Lachute/Montebello/Hull (local service);
- . Montreal/Labelle/Mont-Laurier (P'tit Train du Nord - recreational service);

- . Montreal/Richmond/Sherbrooke (a special case - see footnote below);
- . Quebec City/Rivière-à-Pierre/Chambord (recreational service in isolated areas);
- . Quebec City/Hervey Junction (connection with train to Abitibi).

There was a reduction in frequency of service on the following lines (from a daily train in each direction to three trains per week in each direction):

- . Montreal/Rivière-à-Pierre/Chambord/Chicoutimi; Chambord/Dolbeau (connecting inter-city bus);
- . Montreal/Hervey Junction/Senneterre;
- . Senneterre/Amos/Cochrane (connecting train);
- . Senneterre/Val d'Or (connecting inter-city bus).

Similar services were also eliminated or reduced in New Brunswick (Moncton/Edmundston), Ontario (northwestern area of the province as well as three Toronto region services similar to that offered between Montreal and Sherbrooke), the Prairie provinces (various services) and British Columbia (Jasper/Prince Rupert).

In the Western provinces and New Brunswick, protest against these measures was of course combined with protest against cuts in transcontinental service.

A similar situation prevailed in northwestern Ontario; Ontario's Transport Minister, Mr Snow, also studied ways and means by which his province could eventually take over three Toronto regional services which would otherwise be eliminated in September 1982 (see description of the specific issue of commuter service).

In Quebec, voices of protest were raised in every quarter. Quebec's Transport Minister, Michel Clair, led the protest movement by taking the following steps:

- . July and August 1981 - Public protest (press conference).
- . September 1981 - Request for a moratorium, submitted at the Transport Ministers' Conference in Winnipeg, rejected by Mr Pépin.
- . November 1981 - Bilateral meeting with Mr Pépin and presentation of a compromise solution ("minimum demands" based on the principle

---

Note: The Montreal/Sherbrooke service also serves as an auxiliary commuter train to St-Hilaire. The order-in-council provides for its elimination in September 1982, to give Quebec time to integrate this function into its transport plan for the Montreal region.

of temporary money-saving measures to re-equip VIA while minimizing side-effects); the main points of this proposal were rejected by Mr Pépin.

. November 1981 - A request was submitted to the Federal Court for an injunction against the order-in-council.

. January 1982 - Announcement of Quebec's intention to appeal Mr Justice Walsh's decision that the November 1981 request was out of order.

Although there is no guarantee of the effectiveness of these measures, and while pressure groups have only limited hopes of seeing service re-established, given the federal government's attitude, the debate has nevertheless not ended.

Indeed, it is likely to become more heated in the coming months or early in 1983 if rumours of new cuts prove correct. One thing is certain: if the savings to be realized by these measures have been overestimated and inflation has not been adequately taken into account, and if the 1981 order-in-council thus does not achieve the expected results, Transport Canada's budgetary envelope until 1984 will not suffice to finance both the operation of present services and improvements to service in the Quebec City/Windsor corridor.

#### Quebec City/Windsor corridor

##### A) Origins of project

The "revitalization" aspect of the program announced by Transport Minister Otto Lang in 1976 included a bold Quebec City/Windsor corridor development project which was to involve the purchase of new trains and improvements to infrastructures, with priority being given to the Montreal/Quebec City trunk line, to be operational in 1980.



It is true that VIA Rail ordered ten Light-Rapid-Comfortable trains from Bombardier-MLW in 1977 and that the manufacturer began to deliver these units in 1981. To date, however, VIA has not placed any additional orders, nor has it gone ahead with or given the go-ahead for, improvements to infrastructures on any trunk line whatsoever.

B) Present situation

Although major improvements to the corridor were promised at the time service cuts and reductions for November 15, 1981, were announced, VIA Rail has not yet been authorized to commit any sum of money for this purpose, or even to order additional LRC trains.

In fact, VIA Rail is preparing to submit to Transport Canada, over the next few months, five scenarios ranging from a situation almost identical to the status quo

(present infrastructures with LRC trains) to the "Maglev" option (magnetic levitation vehicle running at 450 km/h) which would only be operational by the year 2000. VIA Rail itself favours a middle-of-the-road option: the exclusive assignment of certain existing lines to passenger trains, major track and route improvements, the elimination of grade crossings and a cruising speed of 200 km/h. This option would reduce downtown to downtown travelling time to two hours between Montreal and Quebec City, and to one hour between Montreal and Ottawa. This would none the less require an investment of some \$1 billion (in 1980 dollars) during the next ten years for the entire Quebec City/Windsor corridor.

C) VIA Rail's chances of success

Though it has the support of pressure groups in favour of mass transit (such as Transport 2000), VIA Rail must none the less contend with lobbying by carriers with which the planned service might compete. The inter-city bus lines obviously head the list; these claim that their profitability depends on their inter-city services in the Quebec City/Windsor corridor and that these profits compensate for losses or poor returns on regional connections. This would especially be the case for the Voyageur Colonial companies with regard to their Montreal/Quebec City and Montreal/Ottawa connections. Unlike their inter-city bus line counterparts, the managers of Canada's national and regional airlines (Air Canada, CP Air; Nordair, Québécoir) have not yet made any public statements; however, we can be sure that they are none too happy about VIA Rail's ambitions.

It is true that a marked difference between rail passenger rates and inter-city bus rates (as for the Trans-Europ-Express) might allay the fears of highway carriers; however, such discrimination in favour of the well-to-do and travelling businessmen would draw the wrath of present users and consumer groups. Air carriers, for their part, would be reassured if VIA Rail were granted sufficient funds to permit adequate service, but not enough to enable it to rebuild its infrastructures and thus compete with them. Does this mean,

then, that beginning in 1985, VIA Rail must settle for offering corridor services scarcely more attractive than travel by inter-city bus and at a price closer to the air fare? In short, will VIA Rail be forced to develop a system doomed to failure just to spare its competitors?

Taking advantage of its relative autonomy\* as a Crown corporation,

---

\* Which is purely theoretical, since, in practice, VIA Rail could not function without payments (annual subsidies) from Transport Canada.

VIA Rail has itself launched a publicity campaign and has also done a certain amount of lobbying. It has lobbied federal ministers other than the Minister of Transport - the Minister of the now-defunct DREE and the Minister of Industry, Trade and Commerce - stressing direct economic development (improved transportation system, infrastructure and railway station projects, construction of rolling stock, and so on) and indirect economic benefits (technological development, export capabilities). It has also approached members of provincial and municipal governments, although it seems to have made only modest representations to date, stressing all of the above factors as well as VIA Rail's potential as an alternative to costly highway construction.

In the specific case of the Montreal/Quebec trunk line, VIA Rail is proposing a pilot project for electrification, as well as research and experimentation with grade crossing protection systems of original design on railway lines where train speeds would reach 200 km/h, as an alternative to constructing grade separations at all crossings as in Europe. The latter would be a mammoth project, given that there are approximately one hundred such crossings and over 800 farm crossings between Quebec City and Montreal.

#### D) Quebec's position

Quebec feels that it is urgent to give top priority, within the Canadian transportation plan, to rail travel as a means of passenger transport. However, this direction should be pursued in a careful and logical manner, taking economic factors into account. Quebec favours improvements to existing railway infrastructures and the use of already-developed technology such as the LRC trains.

#### Railway commuter service

#### A) National Transportation Act and GO Transit

When the federal government decided, under the National



Transportation Act of 1967, to provide reimbursement for eighty per cent of the losses incurred by railway companies in operating passenger train services deemed essential to the public interest, it took the necessary legislative measures to specifically exclude commuter trains from this program. This decision was based on "theoretical" considerations (provincial and municipal jurisdiction in matters of urban transportation, desire to limit federal government commitments) as well as on the precedent set by Ontario, which had established its GO Transit system two or three years previously.

Early in the 1960s, the Ontario government anticipated the federal government in recognizing the fact that railway companies would not agree to continue providing adequate passenger train service at a loss to themselves unless they received full compensation in the form of subsidies or service contracts.\* Thus, while Ottawa "studied" the matter and created commissions of inquiry, Ontario proceeded to sign a service contract with CN for the operation of modern commuter trains connecting with the bus services in a system known as "GO Transit", regulated by a regional agency (Toronto Area Transit Operating Authority).

This agency developed its system during the 1970s by increasing frequency of service and creating new connections, some of them on CP lines. Following this expansion and the expiry of the first contract, the Ontario government found, in its dealings with CN and CP, that the former had become surprisingly inflexible and the latter almost intractable.

The situation and attitude of the railways had, in fact, changed greatly over the preceding ten years.

On the one hand, the venerable CPR had become CP Ltd, a highly diversified holding company, the railway being only one of its holdings, and one which provided a poor return on investment into the bargain. In other words, within CP Ltd, rail operations and transport in general were no longer held sacred; they were now on an equal footing with all other operations and not only had to pay their way but also had to earn as much profit as other holdings, or else be eliminated. Negotiations with an applicant for railway

---

\* Two systems of compensation should be distinguished:

- . Subsidies: the operator (such as CN or CP) incurs all costs, collects revenues and claims total or partial payment of the difference - the deficit - from the applicant for these services.
- . Service contract: The operator bills the applicant for all costs, receiving a full refund (the contract may be based on a flat rate or the billing of costs incurred); the applicant for railway services collects revenues and meets the deficit.

services such as TATO A took place in a "business" atmosphere, the starting point being, at least implicitly, "the cost of the alternative" (for instance, the cost of constructing and operating a highway or above-ground subway line).

Although it was still a Crown corporation, CN had ceased to be a public interest undertaking which was uneconomic by its very nature, and had become a Crown transportation company expected to show a profit. In fact, since the late 1960s, CN had done everything in its power to increase its efficiency and to reduce its operating deficit; the refinancing of its debt in the early 1970s finally enabled it to convert its chronic deficit into a profit, and it proudly advertised the fact. CN's first "profits" had an invigorating effect on the railway's administrators, who began to see their primary responsibility as being "sound business management" of the taxpayers' assets. Thus, CN became a hard-line negotiator like CP, even though it was dealing with provincial governments (as in the case of commuter service in Toronto and Montreal), other Crown corporations (such as VIA Rail\*) and the federal government itself (as in the Crow rate issue).

To administer its subsidies for uneconomic passenger services and branch lines used for uneconomic freight operations, the federal government created the necessary instruments under the National Transportation Act and amendments to the Railway Act:

a) a decision-making (orders) and review procedure (including public hearings), managed by the Canadian Transport Commission, to handle the abandonment or maintenance of uneconomic services;

b) a standardized, regulated accounting system by which the CTC sets and controls the amount of subsidies.\*\*

In concrete terms, a railway company operating an uneconomic service must:

. file an application for authority to abandon such a service with the CTC, together with detailed information concerning traffic, operations and



the effects of abandonment, as well as a statement of profits and losses calculated according to the above-mentioned standardized accounting system;

---

\* Since 1969, CN and CP had been requesting an increase in passenger train subsidies, from 80 to 100 per cent of losses incurred. Ottawa was more inclined to follow the American example (Amtrak) and created VIA Rail, a separate Crown corporation with specific responsibility for managing passenger services other than commuter services. VIA Rail negotiates service contracts with CN and CP, which thus recover 100 per cent of their costs plus a slight profit; VIA Rail collects operating revenue and receives the difference in the form of payments from Transport Canada.

\*\* It is to this accounting system that the expressions "Uniform Classification of Accounts" and "Railway Costing Orders" or "Order No 6313" refer.

. submit to the CTC review procedure, which involves the auditing of accounts and public hearings;

. if the application to abandon service is denied, respect the CTC's decision and operate service as prescribed by the Commission, making do with the subsidies it determines, even when the amount differs from the claim submitted by the railway company.

By making commuter service ineligible for its subsidy program created in 1967, the federal government automatically exempted the railway companies from the above-mentioned restrictions; it matters little whether this was done inadvertently, or to put the provinces in an awkward position, or simply because the problem did not exist in 1967, as Ontario had managed very well in its dealings with CN when the GO Transit system was created. It is the precariousness of the present situation of provincial and municipal agencies at odds with CN and CP which merits our attention:

. The railways may refuse to provide new services or may even abandon existing services unilaterally if they do not obtain satisfaction in their negotiations concerning contract amounts.

. The railway companies have complete freedom to negotiate and may therefore propose rates as they see fit:

- For instance, they may base themselves on the CTC's standardized accounting procedure ("Order No 6313"), while interpreting it in a manner that might be unacceptable to the Commission\* and adding a profit margin.

---

\* CN and CP have expressed a great deal of dissatisfaction with Order No 6313, which they feel is "unfair" in many ways, particularly with respect to minimum return on investment; a long and complex review procedure is currently under way.

- They may calculate rates on a "commercial" basis. This concept may involve consideration of "the cost of the alternative" to the applicant for railway services, or "alternative income" for the railway (for instance, the market value of land on which a station used exclusively for commuter service is located).
  
- The applicants for railway service (province or municipality) have no recourse, unlike freight shippers, which, if they are dissatisfied with the rates they are trying to negotiate with CN or CP, may request the intervention of the CTC, provided it is proven that there is no economical alternative other than the railway.

- . While applicants for railway service can purchase their own rolling stock and construct their own maintenance shops, they cannot hold railway assets (shares or their equivalent), nor are they assured of a fair discount on their operating contract in exchange for sums they must invest in joint infrastructures (such as the sophisticated signalling system required when lines used by freight trains are shared by heavy commuter traffic, since such a system facilitates freight traffic but would not be necessary for freight trains alone).

In short, while the federal government has opted for a public-service approach to inter-city passenger service and uneconomic branch lines used for freight transport purposes, it has, until now, whether voluntarily or involuntarily, allowed the railways "commercial freedom" in the negotiation of commuter service with the provinces.

#### B) Quebec's position

Ontario resigned itself long ago to the necessity of bearing all operating costs and financing almost all investments itself and has, until now, concentrated its efforts on trying to get Ottawa to establish the mechanisms required to ensure that Ontario receives the same treatment from the railways that the federal government has reserved for itself.

Thus, the final report of the Ontario Task Force on Rail Policy, published in January 1981, recommends among other things:

- . that the railways be obliged to bill TATOA solely for costs incurred strictly for commuter train operations;
- . that its investments in joint infrastructures be recognized and that applicants for railway service be permitted to seek arbitration (possibly before the CTC) in the event of disputes.



The Ontario Ministry of Transportation does not necessarily endorse all of the Task Force's proposals, but one thing is certain: it will increase pressure on the federal government to establish such mechanisms, particularly since their consequences will extend beyond the GO Transit system.

Until 1975, CN and CP tried in vain to get Ottawa to subsidize the deficits of their commuter services in the Montreal region. Only then did they approach the Quebec Department of Transport, one after the other, to "offer their services", which would be abandoned in a five-year "phase-out plan" if they were not accepted.

Voluminous studies have been published by a succession of agencies - TRRAMM (Montreal-Mirabel airport regional rapid transit), BAREM (Montreal express train network development bureau), CTRSM (Montreal South Shore transit commission), CTRM and COTREM (Montreal regional transit commission). At the same time, all of Quebec's Ministers of Transport since 1975 have sought to obtain from Ottawa a direct or indirect contribution (through the railways) to finance the modernization and integration of commuter train services, as well as (to a certain degree) their operation. It should also be remembered that plans for a fast train between Montreal and Mirabel were, for a long time, at the heart of these negotiations.

The presentation of the integrated transport plan for the Montreal region in 1980 and the adoption of Quebec's new policy governing urban transport assistance marked a turning point. Since that time, the commuter train issue has been definitively dissociated from the Mirabel plan, while at the same time becoming part of the whole question of urban transport. The Montreal Urban Community Transit Commission was thus involved. Negotiations therefore got under way in 1981 between the MUCTC and COTREM, which answers to the Quebec Department of Transport, and CN and CP (separately). As of January 31, 1982, negotiations with CN seemed to be close to a settlement concerning the Lake of Two Mountains line and had not yet begun for the St-Hilaire line (involving the South Shore regional transit commission). Negotiations with CP concerning the Lakeshore (Dorion/Rigaud) line are to begin shortly; there is, however, a considerable gap between the positions of the respective parties.

It should be noted that the federal government has offered to contribute \$80 million dollars over a five-year period for the modernization

of railway infrastructures. This payment is, however, conditional on the signing of agreements with CN and CP.

In any case, this financial contribution does not free the federal government from its commitments with respect to urban rail transport: Quebec demands that the law be amended to provide the province with essential mechanisms for the signing of acceptable contracts with the railways.

#### 4.0 AIR TRANSPORT POLICY

##### 4.1 FEDERAL DRAFT POLICY ON DOMESTIC AIR TRANSPORT (UNIT TOLL SERVICES)

###### Summary

This draft policy appears to be an officialization of the situation which has prevailed in the Canadian airline industry over the past several decades - a situation which puts Québec on an unequal footing with the Western provinces.

First of all, it is a protectionist policy which maintains or even increases all the privileges of the national carriers and limits expansion opportunities for regional and local carriers. It imposes all sorts of stringent restrictions on regional carriers with respect to weight, aircraft type, territory, distances and so on. These constraints are designed, quite simply, to protect the national carriers which, in this sheltered environment, will have no trouble achieving a high level of financial stability and effectiveness.

Moreover, the policy is very limited in scope since it deals with only one aspect of the market - domestic unit toll services - and ignores other important aspects such as charters, international connections and so on.

###### Quebec's position

First of all, Quebec regrets the fact that the draft policy deals only with domestic traffic and ignores other areas of air transport (international connections, charters, and so on). Moreover, it will not solve the problems currently affecting regional transport since it implies greater appropriation by the national carriers of the profitable activities of air transport and limits local carriers and certain regional carriers to an even greater extent to marginal activities. Thus, it does not promote the rationalization of air transport in Eastern Canada, which should be based on a NORDAIR/QUEBECAIR merger. In addition, Quebec believes that the national carriers should



gradually vacate the domestic markets which could be adequately served by regional and local carriers.

It is for these reasons that the Quebec Minister of Transport has recommended to his federal counterpart that he defer approval of the policy and hold extensive consultations with all interested parties as soon as possible.

The basic issue is the level of government intervention in the regulation of this transportation sector.

In air transport, economic regulation is aimed at offsetting or eliminating market imperfections and the federal government intervenes directly by controlling the issue of licences, the entry of carriers into the market, the quality of services and the establishment of fares and rates.

In the United States, an intense debate has been raging ever since the Airline Deregulation Act was passed in 1978. The advocates maintain that deregulation helps to lower rates, increase traffic and generally improve the effectiveness of air service. The opponents, on the other hand, point out that there will be a reduction in the services offered and predict that deregulation will lead to surplus capacity, instability and mergers.

For these reasons, Canada has been involved in the debate for some time, and in 1978 the federal and provincial governments agreed on the necessity of studying government regulation in all the sectors of the Canadian economy. The Economic Council of Canada (ECC) was given the responsibility of carrying out this study.

In the report submitted to the government in 1981, the Council recommended that the air transport sector be gradually deregulated, making sure that air carriers were protected against the possibility of Air Canada taking over a large share of the market.

However, it appears that the federal government has no intention of sanctioning the Council's recommendations since its recent draft policy on domestic traffic is, to say the least, highly restrictive.

#### 4.2 INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

##### The Montreal airport system

The search for a valid solution to the difficult problem of the

stagnation of Dorval and Mirabel airports is a priority for the Quebec government. However, it believes that any real solution must be based on an overall view of the problems and be the result of a co-operative effort between all those involved.

Quebec is opposed, a priori, to any plan to transfer flights from Dorval to Mirabel until it is clearly shown that such a transfer would result in a significant increase in the volume of air traffic to Montreal. This stance is in keeping with the position adopted by the Committee for the economic promotion of Montreal (COPEM); Quebec therefore rejects the solution proposed by the Canadian government - that is, the transfer of all commercial air traffic, with the exception of domestic and short-distance flights.

The Government of Quebec has prepared a plan of action dealing with the following issues: landing rights, the development of air freight traffic, the improvement of infrastructures, communications between airports, and the promotion and management of the airport system. This plan will require the full co-operation of the Canadian government.

Thus, the Canadian government must encourage more international air carriers to serve Montreal. It must also adopt a more open attitude in the awarding of licences to freight carriers wishing to serve Montreal. In this respect, the federal government must issue firm directives so that Air Canada will increase its freight traffic to Montreal.

In addition, the Canadian government will have to study the possibility of reverting to its original plan - the construction of an access route to the airport industrial and commercial park (PICA). In addition, it will have to make public, as soon as possible, its investment program designed to bolster Dorval's role.

Once the federal measures to restimulate the development of Mirabel and Dorval airports have resulted in an increase in traffic to these airports, Quebec will be willing to participate in the extension of Highway 13.

It is essential that a dynamic airport promotion strategy be developed without delay and that the federal government give this strategy its full support. The organizations involved in the management and promotion of Montreal's airport system will have to have increased resources in order to carry out their role effectively.



This plan of action will soon be proposed for discussion to all the economic partners of Montreal, who will be invited to a meeting by COPEM.

### Northern Quebec airports

An agreement in principle was reached in 1981 between the federal and provincial departments of transport with a view to establishing a program to improve northern infrastructures. The program will involve thirteen landing strips serving Inuit and Cree communities. The agreement stipulates that the costs - between \$45 and \$100 million - will be shared fifty-fifty. In addition, Transport Canada will be responsible for preparing plans and estimates of the work to be done, while its Quebec counterpart will be the prime contractor. Discussions on the methods of operation and the maintenance of these infrastructures are presently under way.

The task force of federal and provincial officials is establishing an overall project schedule in co-operation with the local communities and carriers involved.

### Lower and Middle North Shore airports

Following the Payne mission, a plan to improve transport infrastructures and services was drawn up in co-operation with the Quebec Planning and Development Board (OPDQ). The plan involves the co-ordinated development of various means of transportation. In the air transportation sector, the Saint-Augustin and Havre-St-Pierre airports and the navigational aids system are among the major problems. It is essential to ensure the co-operation of the federal government in solving these problems and carrying out the transportation plan for Quebec's Lower and Middle North Shore.

The Saint-Augustin airport (property of the Government of Quebec) does not meet carrier needs. The landing strip is inadequate and service has to be interrupted several times a year. High priority is given to the improvement of this airport.

The federal government is planning to build an airport in Havre-St-Pierre at the cost of \$3.5 million, provided the municipality cedes the land to Transport Canada. Quebec has agreed to this request but stressed that this

was a unilateral action and asked that in the future the federal government's intervention be tailored more closely to the development efforts in the area.

In addition, there is a great need for navigational aids in this area. Pressure is currently being brought to bear on Transport Canada for the installation of an adequate and effective navigational aid system on the Middle and Lower North Shore.

## 5.0 FEDERAL MARINE TRANSPORT POLICY

### 5.1 CANADIAN PORTS POLICY

#### Elements of the proposed reform

Transport Canada has been studying the Canadian ports administration system for a long time, particularly following the recommendations of the Manning Report in 1968.

The Canadian government has already tabled Bill C-61 respecting Canadian ports. The bill passed first reading on July 19, 1977 but has never got beyond that stage, although it has been retabled in the House of Commons several times (C-6, C-50).

More recently, the federal Minister of Transport officially announced a new ports administration project which should be presented to the House of Commons soon in the form of another bill, if everything goes as expected.

Briefly, the main elements of this new project are as follows:

1 - the revision of the National Harbours Board Act, the Harbour Commissions Act of 1964 and the Government Harbours and Piers Act in order, among other things, to include in these acts the objective of the Canadian ports policy - that is, to achieve a port system which:

a) is an effective instrument for the achievement of Canadian international trade objectives and of national, regional and local economic and social objectives;

b) is efficient;

c) provides accessibility and equitable treatment in the movement of goods and persons to users of Canadian ports;



d) provides local port administrations with a high degree of autonomy to manage and operate the ports, consistent with the responsibility of the Minister of Transport to ensure the integrity and efficiency of the national ports system and the optimum deployment of resources;

e) is co-ordinated with other marine activities and surface and air transportation systems.

2 - the reorganization of the National Harbours Board (which would become the Canada Harbours Corporation) by, among other things:

a) creating a main part-time board of directors which would represent the major regional interests with respect to ports; and

b) giving this board the power to establish local port corporations for the ports of the National Harbours Board which would meet the criteria of national and regional importance, local interest and financial viability and would become subsidiaries of the Canada Harbours Corporation.

3 - amendments to existing acts in order to make it possible for a port belonging to the national harbours corporation to obtain the status provided for in the Harbour Commissions Act of 1964 or the Government Harbours and Piers Act; under the existing acts, the opposite is already possible.

#### Quebec's evaluation

The current ports administration structure is highly centralized, witness the fact that a large port like Montreal does not even have legal status. This has several serious consequences for major ports:

- strict centralized control leaving very little room for manoeuvre at the local level in the planning and development of the port;

- lack of aggressive marketing strategies;

- lack of integration between the port and the community with respect to both development options and the co-operation and participation of various local interests in the port's development.

This system contrasts with those in the United States and Europe, where most of the large ports are highly decentralized, often controlled by wholly private interests or municipal authorities and profit from the dynamic support of the local community, often in the form of a strong association carrying out very specific functions, such as the promotion of the port.

The reform of the ports administration system, as conceived in the now defunct bills C-61, C-6 and C-50, would not meet any of Quebec's objectives. Based on the contradictory principles of local autonomy and central planning, these bills would carry the centralization of the ports administration system

- which has been going on since Confederation began - to an unprecedented level. The local port administration would, in practice, remain confined to a simple day-to-day management role while the important decisions, still made in Ottawa, would tend to be even more influenced by purely political considerations.

Consequently, since 1977, the Government of Quebec has officially denounced the federal government's plans to reform the ports administration system. This stance followed that taken by all the provincial representatives, who met in Hull in 1976 and issued a joint press release in which they conveyed to federal representatives the concerns raised by the federal plan.

Although it is difficult to assess the validity of this new federal project, given the limited information available, it would be surprising to see the federal government renounce, in such a short space of time, its basic objective of strengthening centralized port planning.

In many respects, the new federal plan seems to be a "status quo" project which systematically avoids any significant departures from the current situation. At the very most, the federal plan simply serves, following a pragmatic approach, to introduce the possibility of a little more flexibility into Canada's ports administration system - a system which at present appears, to all intents and purposes, immutable. As the plan stands, any move toward greater autonomy and better integration of the port into the community remains largely hypothetical. Consequently, this project does not meet the expectations of the Quebec government.

#### Quebec's position

Quebec's basic goals with respect to ports are: the optimum development of Quebec's marine potential and a close port-community relationship.

Quebec's plans to achieve these major objectives are clear. They include the following basic goals:



2) the active participation of the local community in the port's development;

3) the creation of dynamic marketing structures.

4) the co-ordination of specific efforts aimed at ensuring the harmonious and integrated development of marine transport in Quebec.

These goals in particular determined the positions taken by the Quebec government with respect to ports at the economic summit in Montreal in March 1981. The dynamic and active participation of local communities in the development of their ports is the most important factor for the Quebec government.

It is essential that the prevailing institutional environment in Canada, particularly the ports administration system, support the efforts of the Government of Quebec and its economic partners - efforts which are aimed at the optimum development of Quebec's marine potential.

It is not for the Government of Quebec to describe in great detail the elements of the current ports system in Canada. However, it must make very clear the guiding principles on which it feels this system should be based and which would enable it to pursue its objectives most effectively. They are as follows:

1) Any ports administration organization must, first of all, be based on a clear definition of the ports policy. In this respect, the federal ports policy must be clarified, particularly with respect to the ambiguities and contradictions involved in the proposed "local autonomy and central planning" principles;

2) In addition, in accordance with the basic principles outlined in the National Transportation Act of 1967, the principle of healthy competition between the major Canadian ports - which would be given legal status and a high degree of autonomy in management and planning - must be clearly reaffirmed. Given its natural advantages, Quebec believes that the optimum development of its ports implies such competition;

3) The establishment of a single ports administration system in Canada does not seem realistic in view of the varied nature of the ports. Consequently, Quebec feels that it would be possible to have various administrative systems suited to well-defined categories of ports; these systems would differ mainly with respect to the status and degree of autonomy given to the ports in each category;

4) It is essential that the rules outlined in the federal policy and, where applicable, in the charters incorporating the various ports, be standardized for ports coming under the same administrative system. The same goes for the motivation of the port administrations to strive for better planning and more effective management;

5) It is essential for a port to be able to change from one administrative system to another and for conditions and procedures in this matter to be clearly established in advance. To date, the federal proposals do not provide sufficient guarantees in this area;

6) Both the preservation of real autonomy and optimum port development presuppose the establishment of a board of directors made up of dynamic and competent members of the local community. It is therefore essential to restructure the proposed procedure for appointing members of the board of directors of local port corporations by clearly defining the selection criteria and mechanisms in order to ensure that the most competent candidates will be chosen. The proposed procedure seems to be totally controlled by Ottawa;

7) Autonomy also requires that the local port corporations be given real powers, as are the local port commissions, with respect to such matters as:

a) the appointment of the main port officers by the board of directors of the port,

b) the planning and marketing of the port, notably by being responsible for drawing up a master development plan,

c) the tariff policy for port services, and finally

d) making investments in development projects located within the port limits by drawing upon its own resources, private or public sources of financing (loans) or the direct financial participation of the Quebec government or any other participant;

8) The composition of the board of directors at the Canada Harbours Corporation must reflect Quebec's importance in the Canadian ports system;

9) Public harbours and docks should continue to be managed on a regional basis;

10) The harmonious development of Quebec's marine potential necessarily implies the co-ordination of the various partners in this sphere of activity



in Quebec; consequently, Quebec must organize periodic meetings of all these participants so that recommendations can be formulated with respect to the activities which each one, depending on its role, can carry out.

These principles concerning the ports administration system, which were adopted by the CMPDE(?), would promote the optimum development of the marine potential of the St Lawrence. They will be proposed shortly by the Government of Quebec to its economic partners in Montreal, including COPEM, in accordance with the agreements reached at the economic summit in Montreal (March 1981).

## 5.2 PORT DEVELOPMENT PROJECTS

### Port of Montreal

After several years of stagnation, the port of Montreal is currently experiencing renewed vigour, primarily in the area of container handling, mainly because of a favourable climate caused by the energy crisis. Demand is so high that there is a chronic short-term and, to an even greater extent, medium-term lack of space.

Quebec has taken the necessary action to free up, as quickly as possible, space which could meet short-term needs.

It is absolutely essential for the federal government to assist in this renewal of activity at the port of Montreal. It should therefore adopt a development plan for the port, including an appropriate investment program, as soon as possible.

### Gros-Cacouna methane tanker port

With regard to the plan to establish a methane (LNG) tanker terminal at this site, it appears from the studies undertaken by the Department of Transport and the Department of Energy and Resources that the facilities at Gros-Cacouna meet the navigability and security standards for methane supertankers. In addition, the project received the approval of the Office of public hearings on the environment, after hearings on the matter.

Consequently, it is now up to the federal government to come to a decision as quickly as possible concerning the east coast site of the methane supertanker port, which will receive natural gas from the Arctic. There is no doubt that the Gros-Cacouna site should be selected.

Port of Sept-Iles

Increased world demand for energy has recently highlighted the favourable competitive position of the Great Lakes/St Lawrence axis for the shipment of Appalachian coal to Europe and Asia, and for the past several years, significant coal shipments have been made by Cast from its Quebec facilities.

In addition, CSL shipped significant quantities of coal from Sept-Iles in 1981. However, in view of the absence of appropriate surface facilities, the company was forced to use self-unloading bulk carriers to transship coal to deep-sea vessels.

As a result, the CSL group has asked the National Harbours Board to develop a solid bulk superport. Quebec is following this matter closely and insists on being part of any discussions held.

### 5.3 CREATION OF A CANADIAN MERCHANT MARINE

#### Developments

Developments in the world economic situation over the past several years and the recent changes in international marine trade practices would seem to justify the creation of a Canadian deep-sea merchant marine.

In 1977, Transport Canada commissioned a study in this regard by Alcan Shipping Services. It was entitled Shipping Options for Canadian International Deep-Sea Trade. The purpose of the study was to make it possible, using four different scenarios involving different types of fleets, to quantify and compare the benefits and costs to the Canadian economy of transporting certain goods representative of Canadian international trade. The study showed there were grounds for having a Canadian deep-sea merchant marine.

In October 1979, the Shipping Policy Branch of Transport Canada made public a document entitled Background Paper on Deep-sea Shipping. This study concluded that "in addition to steps to increase governmental competence and capacity in the shipping field, it would be desirable to put in place measures to encourage the gradual development of a Canadian deep-sea fleet". The Conservative government had even confirmed, in its Speech from the Throne, its intention to take the necessary steps to encourage greater Canadian participation in deep-sea shipping. Since the Liberals were returned to power, however, this has turned into a dead issue.



Quebec's position

Because of its favourable geographic location, Quebec would benefit most from the creation of a Canadian deep-sea merchant marine, in terms of both traffic and the impact on shipbuilding and employment.

This matter takes on increasing importance in view of the imminent ratification of the Code of Liner Conduct.

Quebec is therefore requesting that the federal government make its position on this matter known.

## 6.0 FEDERAL ASSISTANCE PROGRAMS FOR FREIGHT TRAFFIC IN THE ATLANTIC PROVINCES AND EASTERN QUEBEC (MFRA and ARFAA)

### Summary

The Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act, assented to in 1927 and 1969 respectively, are the two federal acts governing assistance to freight traffic. These assistance programs involve the Atlantic provinces and Eastern Quebec, a geographic region termed the "select territory". There are two main aspects of the assistance programs. The first deals with freight traffic within the select territory; the second deals with westbound freight traffic. However, in the latter case, the assistance applies only to that portion of the transportation which takes place within the select territory.

For each assistance program, the level of reduction in freight tariffs is established by regulation. At present, in the intraregional program, the rate of assistance for the transportation of certain goods within the select territory is fifteen per cent. This subsidy may be claimed by railways, trucking companies and marine and air carriers. The basic rate of assistance for westbound traffic is thirty per cent; in addition to this, there is a twenty per cent subsidy for certain goods. The basic and selective subsidies may be claimed by railways and trucking companies.

In fiscal year 1978-79, the subsidies amounted to a total of \$56.4 million. Of this, \$20.4 million was for westbound freight assistance and \$36 million for intraregional assistance. Eastern Quebec received approximately twenty-five per cent of the total.

### Developments

The portion of the program dealing with traffic inside the select territory was amended with effect from 1978. In addition, in 1980 the federal government undertook a revision of the portion of the program dealing with westbound freight traffic from points within the

select territory as part of the activities of the federal-provincial transport committee for the Atlantic region. Discussions at the meetings revealed that the federal government wanted to save money in

the program by eliminating assistance which had no impact on regional development.

Without Quebec's knowledge, the Atlantic provinces came to an agreement with the federal government. It involved obtaining the renewal of a joint federal-provincial road construction program in return for a reduction in the assistance granted under the MFRA and the ARFAA. The agreement in principle involved in a reduction in the subsidy for freight traffic within the select territory from fifteen per cent to ten per cent and an increase in the minimum cost of transport needed to qualify for assistance from \$10 to \$50 for the intraregional program and from \$50 to \$100 for the extraregional program.

An evaluation carried out by Transport Canada established that the reduction in intraregional traffic assistance from fifteen per cent to ten per cent would enable the government to reduce this type of assistance by \$80.9 million over five years. Approximately \$28 million of this would have gone to Quebec shippers and carriers. The consequent regulatory amendments will go into effect on April 1, 1982.

The planned cuts in the assistance program would also apply to Quebec. Transport Canada has contacted the Quebec Department of Transport with a view to establishing jointly, if possible, what to do with the money saved. Since the talks have just begun (January 13), it is impossible to provide further details on this matter.

#### Quebec's position

In determining Quebec's position on the planned cuts and possible replacement programs, it is necessary to consider certain data.

Not only are the assistance programs important for Quebec in absolute terms, but they also affect the lumber and pulp and paper industries and, to a lesser extent, the transportation of copper and milk.



CAI  
22  
-C 51

Document: 800-16/022

DOSSIER SYNTHESE

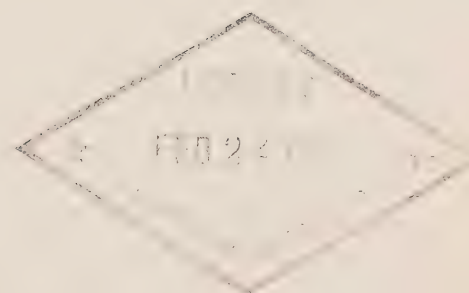
CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES

SUR L'ECONOMIE

LES TRANSPORTS

GOUVERNEMENT DU QUEBEC

3 FEVRIER 1982





## INTRODUCTION

1.0	LA REVISION DES POLITIQUES REGLEMENTAIRES AU CANADA .....	1
2.0	L'EVOLUTION DU CONTEXTE INTERNATIONAL DU TRANSPORT .....	3
2.1	LE CODE DE CONDUITE DES CONFERENCES MARITIMES .....	3
2.2	LA CONVENTION INTERNATIONALE DE TRANSPORT MULTIMODAL .....	4
2.3	LES POLITIQUES AMERICAINES DE TRANSPORT .....	5
3.0	LA POLITIQUE FERROVIAIRE .....	7
3.1	LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES .....	7
3.2	LE TRANSPORT DES PASSAGERS .....	13
4.0	LA POLITIQUE AERIENNE .....	25
4.1	LE PROJET DE POLITIQUE FEDERALE CONCERNANT LE TRANSPORT AERIEN INTERIEUR (SERVICES A TAUX UNITAIRES) .....	25
4.2	LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES .....	26
5.0	LA POLITIQUE MARITIME FEDERALE .....	29
5.1	LA POLITIQUE PORTUAIRE CANADIENNE .....	29
5.2	LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE .....	34
5.3	LA CREATION D'UNE MARINE MARCHANDE CANADIENNE .....	35
6.0	LE PROGRAMME FEDERAL D'AIDE AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES ET L'EST DU QUEBEC (M.F.R.A. ET A.R.F.A.A.) .....	37





## CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

### DOSSIER TRANSPORT

#### INTRODUCTION

Le transport est certainement un élément fondamental de toutes les activités économiques, qu'elles soient industrielles ou commerciales. Ceci est particulièrement vrai pour le Canada, compte tenu de l'immensité de son territoire et de l'importance de ses échanges commerciaux, tant intérieurs qu'extérieurs. Dans ces circonstances, le transport tiendra certainement une place importante à la prochaine Conférence des premiers ministres sur l'économie.

Ainsi, une sélection des dossiers de transport actuellement considérés comme les plus importants sur le plan du développement économique sont décrits dans le présent document. Certains de ces dossiers visent à donner aux membres de la Conférence une information générale jugée essentielle pour la promotion des intérêts du Québec; d'autres exposent certains projets majeurs de développement des transports souvent à l'extérieur du Québec mais qui ne manqueront pas d'avoir de profonds impacts sur son économie. D'autres enfin font ressortir la nécessité d'une action concertée des divers intervenants pour la mise en valeur de certains atouts concurrentiels du Québec comme dans le secteur du transport maritime.

Le premier dossier esquisse brièvement l'état de la situation dans le secteur des politiques fédérales de régulation économique du secteur transport. Etant considéré comme un élément fondamental de sa politique nationale, le transport a toujours été un domaine caractérisé par un puissant contrôle du gouvernement central, particulièrement dans les secteurs ferroviaires et aériens. Comment seront appliquées les recommandations récentes du Conseil économique du Canada en matière de simplification de la réglementation dans les divers secteurs du transport? Par ailleurs, le premier dossier fait également état des diverses initiatives du Québec dans les secteurs du transport sous sa responsabilité.

Une caractéristique majeure du Québec est le rôle qu'il joue (en particulier Montréal) dans le transport international du Canada et même des Etats-Unis. Le second dossier fait état des profondes transformations actuellement en cours dans l'organisation des transports internationaux. Le suivi de ce dossier qui relève en premier lieu du gouvernement fédéral revêt une importance économique capitale pour le Québec.

Les quatre autres dossiers présentent des préoccupations plus sectorielles.

Le dossier du transport aérien traite de l'importance d'une véritable politique de transport aérien régional. Il fait état également de la position du Québec concernant le développement du système aéroportuaire de Montréal.

Des développements majeurs sont envisagés dans le secteur du transport ferroviaire. Ceux-ci concernent principalement l'augmentation de la capacité ferroviaire dans l'ouest ainsi que la révision des taux statutaires du transport des céréales (tarif du Nid-de-Corbeau). Quoique affectant en premier lieu l'ouest du Canada, ces développements auront néanmoins de profonds impacts au Québec. Il en est de même de la politique fédérale concernant le transport des passagers: coupures et réductions de certains services, amélioration des services dans le Corridor Québec / Windsor. La politique fédérale concernant l'intégration des trains de banlieue dans le plan du transport urbain régional constitue un dossier d'actualité pour le Québec.

La mise en valeur du potentiel maritime du Québec constitue certainement un objectif bien spécifique au Québec. Il importe que le nouveau projet fédéral de réforme de l'administration portuaire permette le développement optimal de ce potentiel québécois. Il importe également que le gouvernement fédéral se donne dans les plus brefs délais une politique claire favorisant l'émergence d'une marine marchande canadienne.

Finalement, quelques éléments d'information sont présentés sur les programmes fédéraux de subvention au transport dans les provinces maritimes et l'Est du Québec. Ce dossier prend actuellement une importance régionale accrue en raison des intentions du gouvernement fédéral de les modifier.

## 1.0 LA REVISION DES POLITIQUES REGLEMENTAIRES AU CANADA

### Le mandat du Conseil économique du Canada

Le Conseil économique du Canada a reçu le mandat, à la Conférence des premiers ministres du 15-16 avril 1978, d'étudier en profondeur l'ensemble de la question de la réglementation de l'économie à tous les paliers de gouvernement et de formuler, en consultation avec les provinces et le secteur privé, des recommandations sur les mesures à prendre. Le CEC a publié en juin 1981 son rapport intitulé Pour une réforme de la réglementation qui aborde, entre autres, les questions réglementaires dans les chemins de fer, le camionnage, le taxi et l'aviation commerciale.

Dans le cas du transport ferroviaire, le CEC conclut qu'il importe de mettre au point des mécanismes efficaces en vue de promouvoir la concurrence là où la chose est possible, et dans le cas contraire, de chercher à protéger les intérêts des clients captifs.

Dans l'industrie du camionnage, il est d'avis que des réformes plus fondamentales sont nécessaires là où les restrictions imposées par la réglementation sont préjudiciables au rendement de l'industrie et rendent le camionnage en compte propre plus attrayant que le camionnage commercial. De même, il affirme que le taxi profiterait d'une diminution des contrôles réglementaires.

Dans le secteur du transport aérien, il se montre très favorable à un libre accès au marché et à une déréglementation, tout en étant conscient que les forces du marché ne solutionneront pas tous les problèmes de l'aviation commerciale au Canada. Un climat plus concurrentiel et moins protégé par la réglementation facilitera l'adaptation du transport aérien au Canada aux nouveaux modes de transport de l'avenir, se traduira par un choix plus vaste de tarifs et de services et fera naître des pressions pour le maintien des coûts à un bas niveau.

### Les intentions du gouvernement fédéral

Le Québec s'interroge sur les intentions du gouvernement fédéral concernant les recommandations contenues dans le rapport du CEC ayant trait à une plus grande concurrence et à une diminution de la réglementation dans les divers secteurs du transport relevant de sa juridiction.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral donnera-t-il suite aux recommandations du Comité spécial des Communes sur la réforme de la réglementation concernant la façon d'appliquer et de modifier les règlements et les modalités d'appel? \*

---

\* Comité spécial sur la réforme de la réglementation. Rapport de la Chambre des communes du Canada. Décembre 1980. 54 pages.

En somme, le gouvernement du Québec aimerait savoir si le gouvernement fédéral consentira des efforts et selon quelles modalités en vue de l'élaboration de politiques dans le secteur du transport axées sur une plus grande concurrence et une libéralisation des mesures réglementaires.

#### Les efforts consentis par le Québec

Le Québec est d'accord avec le principe d'une plus grande concurrence dans le secteur des transports et d'un assouplissement réglementaire. Sans attendre les résultats des travaux du CEC, le Québec a déjà posé des gestes concrets en ce sens et il entend poursuivre sa lancée dans cette voie.

C'est ainsi que le gouvernement du Québec a entrepris dès 1977 une analyse de la mission de la Commission des transports du Québec, de ses opérations et de sa structure en vue d'assouplir les procédures réglementaires, juridiques et administratives. Cette réflexion a donné lieu à l'adoption de la Loi n° 5 le 18 juin 1981 qui met en place une procédure de dépôt de tarifs et qui révisé l'organisation et le fonctionnement de la CTQ. Par cette loi, la CTQ devient avant tout un organisme de régulation économique de transport.

Cet effort de simplification de la procédure a été épaulé par l'opération de nettoyage de la réglementation. Au cours de cette démarche, quelque 50 règlements et 21 lois ont fait l'objet d'une analyse. Cette opération devrait être complétée en avril 1982.

Dans le secteur du transport scolaire, le gouvernement a adopté le 19 décembre 1981, le projet de loi n° 31 qui a pour objet la réforme de l'ensemble des règles régissant le régime administratif et de gestion du transport des écoliers. Cette réforme a pour objectif d'accroître la concurrence dans ce secteur du transport, d'augmenter l'autonomie des commissions scolaires dans le processus de prise de décision et de freiner la hausse des coûts.

Le Ministère a amorcé son travail dans le secteur du transport routier des marchandises en vue d'assouplir les règles du jeu. Un colloque sur le camionnage se tiendra à Montréal en 1982; au cours de cette année, les efforts du Ministère devraient donner lieu à l'élaboration d'un projet d'énoncé de politique dans le secteur du transport routier des marchandises.



## 2.0 L'EVOLUTION DU CONTEXTE INTERNATIONAL DU TRANSPORT

De par sa situation géographique et son économie, le Québec joue un rôle majeur dans le transport international en Amérique du Nord qui lui assure d'importants impacts économiques. Or, on assiste présentement à des modifications fondamentales de l'organisation du transport international dues à certains développements technologiques, à la nécessité d'accroître la productivité des services de transport et aux nouvelles politiques commerciales et de transport des divers états. Ces modifications auront de profonds impacts sur l'économie et les transports au Québec.

Compte tenu du rôle prépondérant du gouvernement fédéral en matière de commerce et de transport international, il importe de connaître sa position et de s'assurer que ses actions soient conformes aux intérêts du Québec.

Trois principaux dossiers illustrent présentement l'évolution du contexte international des transports caractérisée par une forte tendance à l'intégration tant des services que des organismes associés au transport: la mise en application du Code de conduite des conférences maritimes, la ratification éventuelle de la Convention internationale du transport multimodal, et les changements rapides et profonds des politiques de transport aux Etats-Unis.

### 2.1 LE CODE DE CONDUITE DES CONFERENCES MARITIMES

La Convention internationale sur le code de conduite des conférences maritimes devrait entrer en vigueur l'an prochain avec l'adhésion prévue du Japon et l'adhésion récente de la CEE. Bien que cette Convention n'entre en vigueur qu'entre pays signataires et que ni le Canada, ni les Etats-Unis n'ont l'intention pour le moment d'y adhérer, il est fort probable qu'ils devront s'y résigner dans la mesure où leurs principaux partenaires commerciaux y auront déjà adhéré. Présentement, même s'ils ne sont pas ratifiés, les grands principes du code sont déjà mis en application surtout au niveau du commerce nord-sud. Cette mise en application accentuera la tendance au protectionnisme que l'on observe actuellement.

L'entrée en opération du code perturbera passablement le système des conférences maritimes en modifiant leurs pratiques actuelles en matière de répartition du trafic et de concurrence entre les transporteurs membres et la fixation des prix.

Avec le code, les gouvernements obtiennent le droit de répartir le trafic commercial d'origine et de sortie du pays entre les transporteurs dits "nationaux", selon la formule du 40-40-20. Ainsi, chaque gouvernement pourra interférer considérablement avec la répartition traditionnelle

du trafic effectué par les conférences. De plus, les transporteurs voulant participer à ce marché protégé devront obtenir une reconnaissance de la part du gouvernement comme transporteur du pays. Déjà, on assiste présentement à une restructuration des opérations de plusieurs transporteurs dont un des buts est de se garantir une assise nationale (exemple: Cast, Fédéral Navigation).

Cependant, le code comporte présentement des imprécisions touchant la définition des compagnies maritimes nationales, leur droit à s'affilier aux conférences, les moyens à utiliser pour prendre en charge le trafic qui lui a été attribué et le traitement des transporteurs et des cargaisons hors conférence.

Devant les difficultés que présente le code dans sa mise en application, un certain nombre de pays développés (dont les membres de la CEE, les Etats-Unis, le Japon et le Canada) envisagent de régler ces problèmes en s'engageant dans des accords bilatéraux avec leurs partenaires commerciaux en vue d'exclure de l'application du code certaines de leurs relations commerciales.

D'autre part, depuis quelques années, on assiste à l'apparition sur tous les grands circuits commerciaux du monde de transporteurs hors conférence suffisamment bien organisés pour accaparer et maintenir une partie importante du marché. Ce phénomène est nouveau dans le sens où auparavant le système de conférences avait toujours permis de contrôler totalement la venue d'"outsiders". Ces transporteurs hors conférence ont su exploiter les faiblesses et les rigidités des conférences et ont dans la plupart des cas développé des services de transport intégrés basés sur le concept du porte-à-porte. Evidemment, ce nouveau phénomène vient ajouter à la remise en question du système de conférences déjà ébranlé par le code de conduite.

L'avenir du rôle et des pouvoirs des conférences ainsi que des transporteurs hors conférence est lié aux réponses qui seront apportées à ces remises en question. Il en est de même de l'émergence et de la croissance de flottes marchandes nationales et de l'évolution du transport multimodal. Chose certaine, le transport devient dorénavant partie intégrante des politiques commerciales des pays.

## 2.2 LA CONVENTION INTERNATIONALE DE TRANSPORT MULTIMODAL

Après 1960, avec le développement du transport par conteneurs et du transport multimodal, les transporteurs ont rapidement senti le besoin de rationaliser et d'uniformiser les règles de pratique en matière de responsabilité de la marchandise transportée et de la documentation nécessaire aux expéditions.

Suite à dix ans de discussion, une Convention internationale a été adoptée en 1980 sous les auspices des Nations-Unis et elle est présentement ouverte à la ratification par les différents pays.

La mise en application éventuelle de cette Convention, prévue pour bientôt, augmentera considérablement le rôle et les activités des transitaires (courtiers en transport) ainsi que l'efficacité du transport multimodal. Les principaux aspects de la Convention sont les suivants:

- . les transitaires en plus d'assurer l'organisation générale du transport international multimodal, deviendraient les seuls responsables vis-à-vis des expéditeurs en ce qui regarde les pertes, dommages ou retards des marchandises qui leur ont été confiées;

- . les limites de responsabilité pour la marchandise transportée seront considérablement augmentées;

- . les problèmes de documentation des expéditions seront grandement résolus par l'emploi du bordereau d'expédition unique et standardisé qui pourra, selon le choix, devenir un document légal ouvrant droit à la marchandise.

Ces avantages permettront une consolidation importante du rôle du transitaire ainsi qu'une augmentation de l'efficacité des services offerts par ceux-ci. Ces développements sont particulièrement importants pour le Québec en raison de l'importance de son commerce extérieur. Au port de Montréal, environ 50% du trafic de marchandises générales passent par les mains des transitaires. Notons que plusieurs grandes entreprises de transport comme le CN et le CP, offrent déjà des services de transitaires et pourraient ainsi raffermir leur position dans le transport international.

Quoique le gouvernement fédéral ait mis sur pied, il y a plus d'un an un comité interministériel chargé d'évaluer l'opportunité pour le Canada d'adhérer à cette convention, la position fédérale sur ce dossier demeure encore inconnue.

### 2.3 LES POLITIQUES AMERICAINES DE TRANSPORT

Aux Etats-Unis, depuis quelques années, une vague de remise en question des politiques de transport a entraîné la déréglementation de ce secteur et l'élimination de toute une série d'obstacles empêchant le développement du transport multimodal intégré.

En vertu du "Stagger Rail Act" adopté en octobre 1980, le transport de conteneurs et de remorques a été complètement déréglementé. De même, la tarification conjointe des services multimodaux de transport de conteneurs et de remorques est dorénavant permise pour les entreprises de transport maritime, routier et ferroviaire. Ces trois modes de

transport sont ainsi incités à s'associer pour proposer des services de transport multimodal de type porte à porte.

Une partie importante du trafic terrestre de longue distance sera ainsi récupérée par ces nouveaux services intermodaux alors que le camionnage et les chemins de fer reviendront de plus en plus aux secteurs où ils sont le plus efficaces, soit le transport de courte distance et la distribution locale ou régionale pour le premier et le transport sur longue distance pour les chemins de fer.

La politique maritime américaine a traditionnellement été basée sur le concept de conférences ouvertes (contrairement à celui de conférences fermées en vigueur dans la plupart des pays y compris le Canada). D'une part, on permet aux transporteurs membres de la conférence de faire des ententes sur les prix chargés, les services fournis ainsi que sur la répartition des trafics; mais d'autre part, on exige que les tarifs et autres ententes soient déclarés et acceptés par la Fédéral Maritime Commission et que les transporteurs aient la possibilité à l'intérieur des conférences d'initier des actions indépendamment du groupe.

La politique maritime américaine est présentement remise en question notamment à cause du détournement considérable vers les ports de Montréal et de Québec de cargaisons conteneurisées et de charbon en provenance du centre et du mid-ouest américain, de la nécessité pour les Etats-Unis de prendre position sur le code de conduite des conférences maritimes et du désir de développer une marine marchande tant pour des raisons économiques que pour des considérations liées à la sécurité nationale.

Alors que les principaux intervenants ont jusqu'à maintenant adopté des positions très divergentes, l'administration Reagan s'est prononcée, au début de janvier 1982, en faveur du principe d'une déréglementation à peu près complète du transport maritime.

Par ailleurs, diverses actions, allant de pressions effectuées par les transporteurs américains jusqu'au dépôt d'un projet de loi, ont été réalisées récemment dans le but de réduire le détournement de cargaisons par les transporteurs multimodaux canadiens.



### 3.0 LA POLITIQUE FERROVIAIRE

#### 3.1 LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

##### Les taux statutaires du "Col-du-Nid-de-Corbeau"

Ces taux, applicables au transport ferroviaire de toutes les céréales, des Prairies vers les ports de Thunder Bay, Churchill, Vancouver et Prince Rupert offrent deux caractéristiques:

a) ils sont "statutaires" en ce sens que, contrairement à la plupart des taux ferroviaires depuis 1967, ils sont fixés par le gouvernement fédéral et ne sont pas négociés entre les chemins de fer et les expéditeurs; initiés en 1897 par une entente avec le CP, ces tarifs ne prirent leur caractère statutaire qu'en 1925 par une loi;

b) leur niveau est très bas, ne permettant, selon les prétentions du CP et du CN, que le recouvrement d'à peine 25% des coûts; ils occasionneraient de ce fait des "pertes" (en fait un manque à gagner) de l'ordre de 300 M\$ par année pour les deux sociétés combinées. En fait, ces taux n'auraient pas été ajustés depuis 1924.

Sachant qu'en vertu de la Loi nationale des transports de 1967, les sociétés ferroviaires ont non seulement le droit à la rentabilité mais qu'elles sont en droit d'exiger pleine compensation pour les services déficitaires rendus à la demande de l'Etat au nom de l'intérêt public, on comprendra facilement pourquoi le CP, entreprise privée diversifiée, et à sa suite le CN, société de la Couronne ayant le mandat d'être rentable, intensifient depuis lors leurs pressions pour obtenir soit un rajustement de ces taux, soit une compensation pour combler l'écart entre les taux chargés aux expéditeurs et les coûts encourus. Le gouvernement fédéral avait cru un moment satisfaire les sociétés ferroviaires par trois programmes connexes, à savoir:

- . les subventions au déficit d'exploitation des embranchements déficitaires\*\* (fonds de Transports Canada administrés par la CCT, de l'ordre de 200 M\$/an en 1980);

- . le programme d'investissement fédéral pour la réhabilitation des embranchements céréaliers, visant à accroître la solidité de ces voies secondaires pour permettre l'usage des wagons modernes (100 tonnes vs 50 tonnes) (fonds de Transports Canada de l'ordre de 100 M\$/année durant 7 ans);

- . le programme de construction de wagons céréaliers (fonds de la Commission canadienne de blé, à ce jour au moins 8 000 wagons pour plus

---

\* "Crows Nest Pass Rates" ou en abrégé "Crow Rates".

\*\* Il existe de tels embranchements partout au Canada mais la grande majorité est constituée par les embranchements des Prairies, servant à la collecte des grains.

de 200 M\$).

Mais le CN et le CP n'ont pas lâché prise pour autant, amenant depuis deux ou trois ans un argument de poids: la "crise de capacité" sur les voies principales.

### L'accroissement de la capacité des voies principales

Le remarquable développement des exportations de charbon (Colombie-Britannique et Alberta) et de potasse (Saskatchewan) a considérablement accru le trafic ferroviaire à destination des ports de la côte ouest (Vancouver et Prince Rupert). Ce trafic venant s'ajouter aux exportations de blé vers l'URSS et les pays d'Asie (Chine populaire surtout), les voies principales sont sur le point d'atteindre ou ont déjà atteint, selon les tronçons, leur point de saturation, tout particulièrement dans les Rocheuses où les fortes rampes réduisent la vitesse et la longueur des convois. Ayant déjà tout mis en oeuvre pour tirer le maximum de leurs infrastructures actuelles (signalisation et traction à la fine pointe de la technologie), le CN et le CP affirment n'avoir d'autre alternative que de doubler les voies, du moins sur certains tronçons... dont l'un implique, pour le CP, le percement d'un tunnel de 500 M\$!

Face à cet impératif, le discours des sociétés ferroviaires est fort clair:

- . les infrastructures actuelles ne peuvent suffir à acheminer à la fois la potasse, le charbon et le grain;

- . or la potasse et le charbon sont des trafics rentables alors que le transport du grain aux taux statutaires actuels est hautement déficitaire;

- . donc le CN ne peut et le CP ne veut générer le capital requis pour la réalisation de ces travaux, dont les coûts approcheraient le milliard pour chacune de ces compagnies au cours de la décennie.

Certes, les sociétés ferroviaires pourraient demander le financement de ces travaux par les fonds publics; mais le manque à gagner sur les frais d'exploitation persisterait. Ils préfèrent donc de beaucoup soit un rehaussement des taux (avec ou sans compensation aux expéditeurs, peu leur importe), soit une compensation directe, pourvu que la mesure choisie assure la "rentabilité commerciale" du transport des grains. Ce concept implique un retour intéressant sur l'investissement que CN et CP seraient alors prêts à consentir eux-mêmes pour porter la capacité de leurs lignes au niveau requis.

En fait, le discours du CP, et aussi celui du CN, dans la mesure où son mandat de rentabilité est maintenu, frôlent l'ultimatum:

Si les voies ne peuvent accommoder à la fois le charbon et la potasse qui sont rentables et le grain qui est déficitaire, les deux premiers passeront et le grain restera dans les silos!

### La position de l'Ouest

Jusqu'ici protégés au niveau du prix du transport par les taux statutaires du Col-du-Nid-de-Corbeau, qu'ils considéraient comme un droit acquis, les "intervenants céréaliers" (producteurs, "wheat pools", commerçants de grains, ministères provinciaux de l'Agriculture), se sont préoccupés de la qualité du service "offert par CN et CP: état des embranchements, manque de wagons, rapidité et régularité des acheminements. Mais si les récents programmes fédéraux ont passablement corrigé les deux premières déficiences du système, la rapidité et la régularité ne sont guère améliorées: au contraire, ces attributs essentiels à l'écoulement des récoltes et à la position concurrentielle du Canada sur les marchés étrangers, se seraient, de l'aveu même des chemins de fer, détériorés au cours des dernières années en raison de ce qu'on appelle maintenant le "Rail Capacity Crisis".

Or, l'offensive de relations publiques du CN et du CP commence à porter fruit: l'opposition farouche des intervenants céréaliers à toute modification aux taux statutaires du Nid-de-Corbeau, voire à des compensations financières au CP perçu comme une multinationale insatiable, semble céder la place à un consensus sur la nécessité de procurer aux chemins de fer une source de capital d'investissement pour pallier à la crise de capacité.

Mais là s'arrête le consensus: dans l'Ouest, personne ne s'entend sur la nature et les modalités d'une "solution globale" au problème du transport des grains. La gamme des positions va de l'opposition farouche d'associations de fermiers à la moindre modification des taux, jusqu'au concept du "users pay". Il va sans dire que ce dernier concept ne compte guère d'adhérents parmi les intervenants céréaliers. A travers les polémiques qui déchirent jusqu'aux associations et organismes tels les "wheat pools", on peut néanmoins percevoir que la "solution globale" passera par une répartition des coûts entre d'une part, les producteurs et les acheteurs de céréales, d'autre part les gouvernements fédéral et provincial. L'évolution du prix et de la demande des céréales sur le marché mondial constituera sans aucun doute un facteur déterminant.

### Les orientations du gouvernement fédéral

Trois choses au moins sont certaines:

a) le double problème des taux statutaires et de la crise de capacité constitue la priorité absolue de Transports Canada pour 1982;



b) les fonds dont dispose le gouvernement canadien pour régler ce problème sont limités et ne peuvent à eux seuls générer tout le capital requis pour une "solution globale" (capacité, embranchements, wagons, taux);

c) comme dans tous les autres dossiers de subventions au transport, le gouvernement fédéral préfère de beaucoup l'approche "forfaitaire", essentiellement "d'investissements productifs", à celle de systèmes de subventions annuelles aux déficits d'exploitation, qui deviennent vite des barils sans fond.

Au delà de ces trois certitudes, tout n'est que pure spéculation. Certes, Ottawa a annoncé dans la ligne de pensée citée plus haut, l'inscription au dernier budget d'une somme de 1,3 milliard \$ répartie sur 4 ans pour enrayer la "crise de capacité"... il s'agit du "Western Development Fund" que d'aucuns avaient antérieurement chiffré à environ 4 milliards \$. On parle de fusionner ce fonds avec les sommes allouées à la réhabilitation des embranchements, de céder ces derniers aux provinces, de partager les coûts avec les producteurs de grains, d'impliquer davantage la Commission canadienne de blé, etc. Bref, toutes les hypothèses sont permises, au point où les discours respectifs du ministre des Transports, Jean-Luc Pépin, et du sénateur Hazen Argue, responsable de la Commission canadienne du blé, ne concordent pas toujours. On peut donc douter de l'avènement d'une solution globale en 1982.

#### Les impacts possibles dans l'Est et au Québec

##### A) Niveau général des taux ferroviaires

Certains expéditeurs de l'Est, tout particulièrement les manufacturiers du Québec et de l'Ontario, ont longtemps prétendu qu'un règlement du litige des taux du "Crows Nest" dans le sens d'un plein recouvrement des coûts par le CN et le CP, amènerait ces derniers à baisser le niveau général de leurs taux. On soupçonnait en effet les chemins de fer de chercher à récupérer dans l'Est les pertes encourues dans l'Ouest.

Si cette perception d'un phénomène de "subventions croisées" au sein du système ferroviaire n'est pas dépourvue de fondement, il reste que l'espoir d'un abaissement général des taux consécutifs au règlement du "Crows Nest" est illusoire. En effet, le CP et le CN, le premier par sa nature même et le second par son mandat, cherchent à maximiser leurs profits et de ce fait, grâce à la liberté tarifaire dont ils jouissent depuis 1967 à l'égard de toutes les marchandises autres que le grain, appliquent tout simplement les principes de tarification commerciale, concrétisés dans l'expression "charge what the traffic may bear".

D'ailleurs, les deux sociétés ferroviaires ne manquent pas de rappeler que le rendement moyen de leur capital investi dans l'activité ferroviaire oscille présentement autour de 7% seulement, alors que



nombre d'entreprises canadiennes, dont les industries manufacturières qui utilisent les services ferroviaires, ainsi que les compagnies-soeurs de CP Rail (vg les Entreprises Canadien Pacifique), connaissent des rendements supérieurs à 10%. C'est pourquoi les deux grands chemins de fer s'empressent d'ajouter que s'ils réussissent enfin à obtenir "pleine compensation" (entendre par là: recouvrement des coûts plus profit) pour le transport du grain, il ne s'agira là que d'un pas vers l'obtention d'un rendement moyen acceptable.

On peut donc tout au plus supposer que si suite à un règlement du "Crows Nest" ainsi qu'à la faveur d'une reprise de l'économie et diverses autres mesures, le CN et le CP obtenaient un rendement moyen plus élevé sur le capital, les préposés au marketing au sein du CN et du CP pourraient jouir d'une plus grande marge de manoeuvre dans la négociation des taux avec leurs clients.

#### B) Sur l'activité de transport

On peut à ce chapitre spéculer sur trois volets:

##### a) La répartition "régionale" des investissements du CN et du CP.

L'Ouest possède les caractéristiques idéales pour être le paradis des chemins de fer: un trafic de pondéreux en croissance phénoménale, sur des distances et en volumes éliminant toute velléité de concurrence de la part du camion, sur une étendue de plus de 3 000 kilomètres dépourvue de voies navigables, telles sont en effet les conditions optimales de l'exploitation ferroviaire tant en termes techniques qu'en termes économiques.

Sachant qu'au sein d'entreprises comme le CN et le CP, le rendement du capital constitue le critère privilégié pour l'allocation des investissements, on peut craindre un certain drainage de capitaux autogénérés vers l'Ouest; par exemple, il est possible que des projets de l'Est (v.g. projet minier québécois ou ontarien exigeant la construction ou la réfection d'une ligne), puissent difficilement "concurrencer" ceux de l'Ouest, ou encore que les chemins de fer soient tentés de différer leurs programmes d'entretien dans l'Est pour financer les travaux de l'Ouest.

En fait, de telles conditions existent déjà, le trafic de charbon et de potasse ayant déjà forcé CN et CP à financer eux-mêmes les travaux les plus urgents; la question est de savoir si le règlement du "Crows Nest" amplifiera ou atténuera cette situation.

b) La répartition "régionale" des fonds fédéraux en transport

Quelle que soit la formule que retiendra le gouvernement fédéral pour assurer le financement du doublement des voies dans l'Ouest, il reste que l'enveloppe budgétaire globale de Transports Canada est limitée, de telle sorte que l'allocation de tels fonds à l'Ouest:

. ou bien empêchera la réalisation de projets majeurs dans l'Est, tel le doublement du Canal Welland réclamé par l'Ontario (voir "c") ou l'amélioration des infrastructures ferroviaires pour trains rapides dans le Corridor Québec / Windsor (voir dossier VIA Rail);

. ou bien forcera le gouvernement fédéral à sabrer encore davantage dans les programmes de subventions déjà en place aussi bien dans l'Est que dans l'Ouest, comme par exemple les services de VIA Rail.

L'ampleur des investissements requis, associée à la conjoncture économique, permet de croire que les deux effets se feront sentir.

c) La possibilité d'un détournement de trafic vers la Côte Ouest

L'accroissement de la capacité d'une voie ferrée ne s'effectue pas au compte-gouttes, mais bien par à-coups. Le doublement de voies sur les lignes transcontinentales de l'Ouest amènerait grosso-modo un doublement de la capacité vers le Pacifique. On peut donc prévoir que pendant un certain nombre d'années, ces lignes disposeraient d'une capacité excédentaire que CN et CP auraient intérêt à rentabiliser en détournant vers les ports du Pacifique une partie du "trafic naturel" de l'axe Grands Lacs / St-Laurent, en l'occurrence du grain d'exportation transbordé à Thunder Bay sur les lacquiers.

Comme le grain constitue le "trafic de retour" des lacquiers transportant le minerai de fer de la Côte-Nord vers les sidérurgies ontariennes et américaines des Grands Lacs, ce détournement d'une partie de ce trafic pourrait avoir pour effet non seulement de diminuer l'activité des élévateurs des ports du St-Laurent, mais aussi de hausser le coût de transport du minerai de fer.

c) Sur l'agriculture québécoise

Fort de son expérience avec l'abolition des subventions au transport des grains de provende, le ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Pêcheries du Québec a tenté d'évaluer les impacts d'une hypothétique hausse des taux du "Crows Nest" et ce, d'une part sur les éleveurs québécois (boeuf, porc, dinde, poulet), d'autre part sur les producteurs québécois de provendes.

On doit noter que les études réalisées ou analysées par le MAAP reposaient toutes sur l'hypothèse du rehaussement des taux du "Crows Nest" (applicables jusqu'à Thunder Bay) à un niveau commercial, sans compensation aux expéditeurs.

Dans cette hypothèse, il ressort:

. d'une part, que la position concurrentielle des éleveurs québécois serait immédiatement affectée à des niveaux variables selon la nature de l'élevage;

. d'autre part, que les nouvelles conditions du marché des provendes pourraient possiblement favoriser le développement de la production québécoise de céréales, et cela seulement à plus long terme.

On retrouve donc la situation qui avait entouré le dossier des subventions au transport des grains de provendes, il y a quelques années. En conséquence, si la solution qu'apportera éventuellement le gouvernement fédéral au problème des taux du "Crows Nest" se traduit par une hausse du prix payé par les éleveurs québécois pour l'achat de céréales, il est indispensable qu'au même moment, Ottawa mette en place un programme d'aide visant à éliminer les effets négatifs que cette hausse entraînera pour ces éleveurs.

### 3.2 LE TRANSPORT DES PASSAGERS

Trois dossiers majeurs ayant des impacts importants sur les services de transport offerts et le développement de l'industrie du matériel de transport dominant actuellement le secteur du transport ferroviaire des passagers. Deux de ces dossiers sont intimement liés dans la mesure où le gouvernement fédéral a prétendu devoir procéder aux coupures et réductions de services du 15 novembre 1981 pour réaliser, à même les subventions d'exploitation, les économies devant servir au financement des améliorations projetées dans le Corridor Québec / Windsor (améliorations aux voies et aux gares, nouveaux trains, accroissement des vitesses et des fréquences). Le troisième dossier concerne les services ferroviaires de banlieue.

#### Coupures et réductions de services du 15 novembre 1981

Ces mesures ont littéralement secoué le Canada dès leur annonce en juillet 1981, parce qu'elles furent décidées unilatéralement par Transports Canada et imposées par décret du gouvernement fédéral. En effet, cette procédure, prévue à la Loi nationale des transports de 1967, n'avait jamais été employée pour des mesures d'une telle envergure.

Au contraire, lorsqu'en 1976 le ministre fédéral des Transports de l'époque, monsieur Otto Lang, avait annoncé son programme de "rationalisation et de revitalisation" des trains de voyageurs ainsi que la création de VIA Rail, il s'en était remis à la procédure normale prévue par la Loi sur les chemins de fer, à savoir une évaluation et une décision cas par cas de chaque service par la Commission canadienne des Transports et ce, à la faveur d'audiences publiques dans chacune des régions concernées. De fait, de 1976 à 1980, la CCT s'acquitta de son mandat et définit, par ordonnances, les composantes du réseau de VIA Rail, c'est-à-dire chacun des services qui devrait être exploité au nom de l'intérêt public et ce, au moyen de subventions versées par Transports Canada.

Ce sont donc dans des services à peine "rationalisés" par la CCT, que le ministre Jean-Luc Pépin vint à nouveau sabrer, par décret, en 1981. Laissant intactes les liaisons du Corridor, ce décret s'attaqua à deux catégories de services.

#### A) Les services transcontinentaux

Bien qu'ayant ordonné certaines mesures de rationalisation et d'intégration par rapport à la situation prévalant avant 1976, la CCT avait maintenu deux services transcontinentaux, aussi bien vers l'Ouest que vers l'Est, et ce en fonction du rôle local que ces trains jouaient dans les régions traversées.

Vers l'Ouest:

. itinéraire méridional ("route CP"): Montréal / Ottawa / Sudbury / Thunder Bay / Winnipeg / Calgary / Vancouver;

. itinéraire septentrional ("route CN"): Toronto / Sudbury / Sioux Lookout / Winnipeg / Edmonton / Vancouver.

Vers l'Est:

. itinéraire méridional ("route CP"): Montréal / Sherbrooke / Etat du Maine / St-John / Moncton / Truro / Halifax;

. itinéraire septentrional ("route CN"): Montréal / Lévis / Mont-Joli / Campbellton / Moncton / Truro / Halifax.

Or, le décret de 1981 fut draconien:

Vers l'Ouest:

. Elimination complète de l'itinéraire septentrional; on lui substitua un service local à basse fréquence (3 fois la semaine) dans les zones "isolées" (c'est-à-dire sans autre mode de transport), en l'occurrence le nord-ouest ontarien (région de Sioux Lookout); on implanta également un service local de jour sur certains tronçons dans le nord des Prairies; de plus, l'itinéraire méridional maintenu fut réorganisé à



l'extrémité orientale du parcours (Montréal / Toronto / Sudbury).

Vers l'Est:

. Elimination complète de l'itinéraire méridional, sans substitution, si ce n'est pour une correspondance Moncton / Frédéricton.

Sachant qu'avant les coupures, l'ensemble des services transcontinentaux accaparait environ 50% des subventions fédérales aux services voyageurs (qui avaient totalisé 320 M\$ en 1980), le décret promettait à ce seul chapitre des économies de taille, soit près de 80 M\$. Toutefois, des rumeurs circulent de plus en plus à l'effet que cet avantage fut surestimé en raison de la perte des économies d'échelle aux terminus et ateliers, ainsi qu'en raison du coût des services de substitution en zones isolées.

Quoi qu'il en soit, les réactions furent violentes dans les Maritimes, tout particulièrement dans la ville de St-John; mais elles furent davantage le fait de maires, de groupes de pression, les autorités provinciales (sauf celles de Terre-Neuve) étant plutôt restées dans l'ombre. On dit que le fédéral leur aurait promis en compensation divers investissements (aéroport à Edmundston, travaux de voirie, voire une aide à l'achat d'autocars).

Par contre, l'Ouest réagit d'autant plus violemment et globalement que l'idée de sabrer dans les services transcontinentaux pour développer le Corridor Québec / Windsor fut immédiatement perçue comme un autre "coup" des "riches provinces centrales" (Québec et Ontario) au détriment de l'Ouest "oublié". Toutefois, le support des gouvernements provinciaux aux villes et groupes de citoyens fut souvent dilué par le fait que leur première priorité était accordée au règlement de la "crise de la capacité ferroviaire" en matière de transport de marchandises (voir dossier sur cette question). En fait, bien des gens de l'Ouest auraient pressenti, sinon plus, qu'une partie des économies réalisées sur le dos de VIA Rail pourraient servir directement ou indirectement au financement des travaux de doublement de voies dans les Rocheuses pour les besoins du transport des marchandises.

#### B) Les services régionaux

Ne subissant à toutes fins pratiques aucun impact direct des coupures affectant les services transcontinentaux, c'est au chapitre des coupures et réductions de services régionaux que le Québec est frappé par le décret de 1981.

Elimination des services suivants:

- . Montréal / Lachute / Montebello / Hull (service local);
- . Montréal / Labelle / Mont-Laurier (service récréatif du P'tit

Train du Nord);

- . Montréal / Richmond / Sherbrooke (cas particulier, voir note);
- . Québec / Rivière-à-Pierre / Chambord (service récréatif en zones isolées);
- . Québec / Hervey Jct (correspondance du service d'Abitibi).

Réduction de fréquence (d'un train quotidien dans chaque direction à 3 trains par semaine dans chaque direction):

- . Montréal / Rivière-à-Pierre / Chambord / Chicoutimi; Chambord / Dolbeau (autocar de correspondance);
- . Montréal / Hervey Jct / Senneterre;
- . Senneterre / Amos / Cochrane (train de correspondance);
- . Senneterre / Val d'Or (autocar de correspondance).

Des services analogues furent également éliminés ou réduits au Nouveau-Brunswick (Moncton / Edmundston), en Ontario (nord-ouest ainsi que trois cas analogues au service Montréal / Sherbrooke dans la région de Toronto), dans les Prairies (divers services) et en Colombie-Britannique (Jasper / Prince Rupert).

Dans l'Ouest et au Nouveau-Brunswick, les protestations face à ces mesures furent évidemment fondées dans celles se rapportant aux services transcontinentaux.

La situation fut analogue dans le nord-ouest ontarien; pour sa part, le ministre des Transports de l'Ontario, monsieur Snow, se préoccupa en outre des modalités d'une éventuelle prise en charge par sa province des trois services de la région de Toronto qui seraient supprimés en septembre 1982 (voir dossier spécifique sur les services de banlieue).

Au Québec, les protestations fusèrent de toutes parts. Mais ce fut le ministre des Transports du Québec, monsieur Michel Clair, qui prit la tête du mouvement par les actions suivantes:

- . Juillet et août 1981 - Protestations publiques (conférence de presse).

Septembre 1981 - A la conférence des ministres des Transports à Winnipeg, demande d'un moratoire, rejetée par monsieur Pépin.

- . Novembre 1981 - Rencontre bilatérale avec monsieur Pépin et présentation d'un compromis ("demandes minimales" se fondant sur le principe

---

Note: Le service Montréal / Sherbrooke fait aussi office de train de banlieue auxiliaire à St-Hilaire; le décret prévoit sa suppression en septembre 1982, pour donner au Québec le temps d'intégrer cette fonction dans son plan de transport de la région de Montréal.

de mesures temporaires d'économie pour rééquiper VIA, tout en minimisant les impacts); l'essentiel de la proposition fut rejeté par monsieur Pépin.

. Novembre 1981 - Dépôt en cour fédérale d'une requête en injonction contre le décret.

. Janvier 1982 - Annonce de la volonté du Québec d'aller en appel, suite à la décision du juge Walsh à l'effet que la requête de novembre 1981 était irrecevable.

Bien que les chances de succès de ces procédures soient incertaines et que les espoirs des groupes de pression de voir une réinstauration des services soient limités, compte tenu de l'attitude fédérale, le débat n'est pas clos pour autant.

Il risque d'ailleurs d'être relancé avec encore plus d'éclat au cours des prochains mois ou au début de 1983, si les rumeurs concernant de nouvelles coupures s'avèrent fondées. Chose certaine, si en raison d'une surestimation des économies et d'une sous-estimation de l'inflation, le décret de 1981 ne procure pas les effets escomptés, l'enveloppe budgétaire dont dispose Transports Canada jusqu'en 1984 ne pourra financer à la fois l'exploitation des services actuels et l'amélioration des services du Corridor.

#### Le Corridor Québec / Windsor

##### A) Les origines du projet

Le programme annoncé par le ministre Otto Lang en 1976 contenait, au sein du volet "revitalisation" un audacieux projet de développement du Corridor Québec / Windsor. Ce projet prévoyait l'achat de nouveaux trains et l'amélioration des infrastructures, en priorité sur le tronçon Montréal / Québec qui devait être opérationnel dès 1980.

Certes, VIA Rail a pu commander dès 1977 à Bombardier-MLW 10 trains LRC, que le constructeur a commencé à livrer en 1981. Mais à ce jour, VIA n'a pu placer d'autres commandes, encore moins procéder ou faire procéder à des améliorations d'infrastructures sur quelque tronçon que ce soit.

##### B) La situation actuelle

Bien que l'annonce des coupures et réductions de services du 15 novembre 1981 s'accompagnait de promesses d'améliorations majeures dans le Corridor, VIA Rail n'aurait pas encore été autorisé à engager quelque somme que ce soit à cette fin, ni pour les infrastructures, ni même pour une seconde commande de LRC.

En fait, VIA Rail se prépare à soumettre à Transport Canada au cours des prochains mois cinq scénarios, allant du quasi statu quo

(infrastructures actuelles avec train LRC) jusqu'à l'option "Maglev" (véhicule à sustentation magnétique, 450 km/h), laquelle ne serait opérationnelle qu'à la fin du siècle. VIA Rail privilégie pour sa part une option mitoyenne: affectation exclusive de certaines lignes existantes aux trains de voyageurs, améliorations majeures au tracé et à la voie, élimination des passages à niveau, vitesse de croisière de 200 km/h. Cette option qui permettrait notamment des liaisons centre-ville / centre-ville de 2 heures sur Montréal / Québec et de 1 heure sur Montréal / Ottawa n'en exigerait pas moins des investissements de l'ordre de 1 milliard \$ (en \$ 1980) au cours de la décennie pour l'ensemble du Corridor Québec / Windsor.

### C) Les chances de réussite de VIA Rail

Fort de l'appui des groupes de pression favorables au transport en commun (v.g. Transport 2 000), VIA Rail n'en doit pas moins compter avec "les lobbies" des transporteurs que son service projeté risque de concurrencer. En tête de liste, on retrouve évidemment les sociétés d'autocars, qui affirment assurer leur rentabilité grâce à leurs services interurbains du Corridor, dont les bénéfices compenseraient les pertes ou les rendements médiocres des liaisons régionales. Tel serait tout particulièrement le cas des sociétés Voyageur et Voyageur Colonial en regard des liaisons Montréal / Québec et Montréal / Ottawa. Bien que leurs dirigeants n'aient pas fait de déclaration publique à l'instar de leurs homologues des sociétés d'autocars, les transporteurs aériens nationaux (Air Canada, CP Air) et régionaux (Nordair, Québécoir) ainsi que les proposeurs de liaisons ADAC ne voient certainement pas les ambitions de VIA Rail d'un bon oeil.

Certes, un écart tarifaire marqué par rapport aux services d'autocars, à l'instar des trans-Europ-Express, pourrait calmer les appréhensions des transporteurs routiers; mais une telle discrimination au profit des mieux-nantis et des personnes voyageant par affaires soulèverait l'ire des usagers actuels et des groupes de consommateurs. Par contre, l'octroi à VIA Rail de fonds permettant un service décent sans pour autant lui permettre d'entreprendre les réfections d'infrastructures requises pour concurrencer les transporteurs aériens rassurerait aussi ces derniers. Se pourrait-il donc que VIA Rail doive se contenter d'offrir à partir de 1985, des services de corridor à peine plus attrayants que ceux de l'autocar à un prix se rapprochant davantage de celui de l'avion... bref que, pour ménager tous les concurrents, VIA Rail ait été forcé d'accoucher d'y système voué à l'échec.

Profitant de sa relative autonomie\* que lui procure son statut de

---

\* Purement théorique, puisqu'en pratique, VIA Rail ne pourrait fonctionner sans les paiements (subventions annuelles) que lui verse Transports Canada.



société de la Couronne, VIA Rail a amorcé à son tour une campagne de sensibilisation de l'opinion publique, ainsi qu'un certain "lobbying":

. auprès de ministères fédéraux autres que Transports Canada, notamment le défunt MEER et le ministère de l'Industrie et du Commerce, faisant jouer les cartes du développement économique direct (amélioration du système de transport, travaux d'infrastructures et de gares, construction de matériel roulant, etc.) et des retombées indirectes (développement technologique, possibilité d'exportations);

. auprès des gouvernements provinciaux et des villes, bien que la demande semble avoir été à ce jour assez timide, et ce, en jouant non seulement toutes les cartes précédemment citées mais aussi celle de l'alternative à des coûteuses constructions d'autoroutes.

Dans le cas spécifique du tronçon Montréal / Québec, VIA Rail met de l'avant l'idée d'un projet pilote d'électrification ainsi que celle de la recherche et de l'expérimentation des systèmes originaux de protection des passages à niveau sur une ligne à 200 km/h, en alternative à l'étagement de chacun d'eux selon la pratique européenne... sachant qu'il y a une centaine de passages à niveau et plus de 800 passages de fermes entre Québec et Montréal, le défi est de taille!

#### D) La position du Québec

Le Québec est d'avis qu'à l'intérieur du plan de transport canadien, il est urgent de valoriser le train comme mode de transport des passagers. Toutefois, cette orientation doit être poursuivie de façon réfléchie et logique et prendre en considération les aspects économiques. Le Québec privilégie pour sa part une amélioration des infrastructures ferroviaires existantes et une utilisation des technologies déjà au point, comme celle du LRC.

#### Les services ferroviaires de banlieue

##### A) La Loi nationale des transports et le "GO Transit"

Lorsque le gouvernement fédéral décida, dans le cadre de la Loi nationale des transports de 1967, de rembourser aux sociétés ferroviaires 80% des pertes encourues par l'exploitation des trains de voyageurs jugés essentiels à l'intérêt public, il prit les dispositions législatives nécessaires pour exclure spécifiquement les trains de banlieue de ce programme. Aux motifs "théoriques" qui pouvaient justifier une telle exclusion (compétences provinciales et municipales en matière de transport urbain, volonté de limiter les engagements fédéraux), s'ajoutait le précédent qu'avait créé l'Ontario en inaugurant 2 ou 3 ans plus tôt son système "GO Transit".

En effet, le gouvernement ontarien avait devancé le gouvernement fédéral en reconnaissant dès le début des années 60 que les sociétés ferroviaires n'accepteraient plus d'exploiter convenablement des services de trains de voyageurs déficitaires, à moins de recevoir pleine compensation, sous forme de subvention ou sous forme de contrat\*. Ainsi, pendant qu'Ottawa "étudiait" et créait des commissions d'enquête, l'Ontario allait de l'avant et concluait avec le CN un contrat de service pour l'exploitation de trains de banlieu modernes, intégrés aux services d'autobus dans le cadre d'un système connu sous le vocable "GO Transit" régi par un organisme régional (TATOA).

Au cours des années 1970, cet organisme développa son système par l'accroissement des fréquences et la mise en place de nouvelles liaisons, dont certaines sur des lignes du CP. Cette expansion, associée à l'expiration du premier contrat, confrontèrent le gouvernement ontarien non seulement avec un CP presque intraitable, mais aussi, à sa grande surprise, avec un CN devenu intransigeant.

En fait, la situation et l'attitude des chemins de fer avaient grandement évolué au cours des dix années qui s'étaient écoulées.

D'une part, le vénérable "CPR" était devenu "CP Ltée", un holding d'entreprises les plus diverses, dont l'une était un chemin de fer, qui ne fournissait d'ailleurs qu'un piètre rendement sur le capital. En d'autres termes, au sein du CP Ltée, l'activité ferroviaire, voire de transport, avait perdu son caractère sacré: c'était désormais une activité "comme les autres", qui devait non seulement faire ses frais, mais rapporter autant que les autres composantes du holding et ce, au risque de disparaître. Ainsi, face à un requérant de services ferroviaires comme TATOA, la négociation s'inscrivait dans un contexte "commercial", la position de départ étant, implicitement tout au moins, "le coût de l'alternative" (par exemple le coût de la construction et de l'exploitation d'une autoroute ou d'une ligne de métro de surface).

---

\* On doit distinguer deux systèmes de compensation:

- . la subvention: l'exploitant (v.g. CN et CP) encourt tous les frais, perçoit les revenus et réclame au requérant de service le paiement (total ou partiel) de la différence, c'est-à-dire du déficit;
- . le contrat de service: l'exploitant facture tous les frais au requérant de service et reçoit plein remboursement (le contrat peut se fonder sur un montant fixe ou sur une facturation des frais encourus); le requérant de service perçoit les revenus et supporte lui-même le déficit.

Bien que toujours société de la Couronne, le CN était pour sa part passé du contexte de "société d'état de service public naturellement déficitaire", à celui de "société d'état de transport devant être rentable": en effet, dès la fin des années 60, le CN mit tout en oeuvre pour accroître son efficacité et réduire son déficit d'exploitation; le refinancement de la dette au début des années 1970 lui permit enfin de convertir son déficit chronique en bénéfices publicisés avec fierté. Les premiers "profits" du CN eurent l'effet d'un vigoureux stimulant sur tous les cadres de l'entreprise qui perçurent dès lors leur mandat prioritaire comme étant la "saine gestion commerciale" des actifs des contribuables. C'est ainsi que le CN est devenu aussi "dur" que le CP dans ses négociations, fussent-elles avec les gouvernements provinciaux (v.g. services de banlieue à Toronto et Montréal), d'autres sociétés de la Couronne (v.g. VIA Rail\*) ou le gouvernement fédéral lui-même (v.g. taux du Crows Nest).

Pour administrer ses subventions aux services voyageurs déficitaires (ainsi qu'aux embranchements déficitaires en matière de services marchandises), le gouvernement fédéral s'est doté, dans le cadre de la Loi nationale des transports et d'amendements à la Loi sur les chemins de fer, d'instruments indispensables:

a) un mécanisme d'examen (incluant audiences publiques) et de décision (ordonnances), confié à la Commission canadienne des transports à l'égard de l'abandon ou du maintien d'un service déficitaire;

b) un système de comptabilité normalisée et réglementée par lequel la CCT établit et contrôle le montant des subventions\*\*.

Concrètement, face à un service déficitaire, une société ferroviaire doit:

. déposer auprès de la CCT une requête en abandon, accompagnée de renseignements précis sur l'achalandage, l'exploitation, les effets de l'abandon, l'état des revenus et dépenses, ces derniers devant être calculés selon la comptabilité normalisée citée plus haut;

---

\* Le CN et le CP réclamaient depuis 1969 le rehaussement des subventions aux trains de voyageurs, de 80% qu'elles étaient à 100% des pertes encourues. Ottawa préféra copier l'initiative américaine (Amtrak) et créa VIA Rail, société de la Couronne distincte, spécifiquement mandatée pour gérer les services voyageurs (autres que de banlieue). VIA Rail négocie des contrats de service avec CN et CP qui recouvrent ainsi 100% des frais plus un léger bénéfice; VIA Rail perçoit les revenus d'exploitation et reçoit la différence sous forme de paiements de Transports Canada.

\*\* C'est à ce système comptable qu'on réfère par les expressions "Code unifié des comptes" et "Ordonnances sur les frais ferroviaires" ou "Ordonnance no 6313".

. se soumettre au processus d'examen de la CCT, lequel implique la vérification des comptes et des audiences publiques;

. se conformer, si l'abandon est refusé, à la décision de la CCT et exploiter le service tel que prescrit par cette dernière et ce, en se contentant des subventions déterminées par la Commission même lorsque le montant diffère de la réclamation soumise par la société ferroviaire.

Or, en rendant les services de banlieu non éligibles à son programme de subvention créé en 1967, le gouvernement fédéral a automatiquement soustrait les sociétés ferroviaires aux exigences citées plus haut... peu importe que ce soit par inadvertance ou par volonté de mettre les provinces dans l'embarras ou tout simplement parce qu'en 1967 le problème ne se posait pas, l'Ontario s'étant très bien débrouillée seule avec le CN lors de la création du "GO Transit". C'est la précarité de la situation actuelle des organismes provinciaux et municipaux "aux prises" avec CN et CP qui retient l'attention:

. les chemins de fer peuvent refuser de donner de nouveaux services ou même abandonner unilatéralement des services existants, s'ils n'obtiennent pas satisfaction dans les négociations sur le montant du contrat;

. les sociétés ferroviaires jouissent d'une pleine liberté dans ces négociations et elles peuvent donc établir le montant de leur proposition comme bon leur semble, v.g.:

- sur la base de la comptabilité normalisée ("Ordonnance 6313"), mais selon une interprétation qui ne serait pas nécessairement acceptée par la CCT\* et en y ajoutant une marge bénéficiaire;
- sur la base "commerciale", ce concept pouvant faire appel au "coût de l'alternative" pour le requérant de service, ou encore au "revenu alternatif" pour le chemin de fer (v.g. valeur marchande des terrains portant une gare vouée exclusivement aux services de banlieu);
- le requérant de services (province, municipalité) ne dispose d'aucun recours, contrairement à un expéditeur de marchandises qui, s'il est insatisfait des taux qu'il tente de négocier avec le CN ou le CP, peut demander l'intervention de la CCT, pourvu qu'il fasse la preuve qu'il n'a d'autre alternative économique que le chemin de fer;

---

\* Le CP et le CN ont exprimé beaucoup d'insatisfaction face à l'Ordonnance 6313, qu'ils jugent "injuste" à plusieurs égards, notamment en matière de coût du capital; un long et complexe processus de révision est d'ailleurs en cours.



- si le requérant de service peut acheter son propre matériel roulant et construire ses propres ateliers d'entretien, il ne peut par contre obtenir d'équité dans la compagnie de chemin de fer (actions ou équivalent), ni l'assurance d'un juste rabais sur le contrat d'exploitation, en échange des sommes qu'il doit investir dans des infrastructures communes (v.g. système de signalisation sophistiqué exigé par la circulation intense de trains de banlieue sur une voie également utilisée par les trains de marchandises, sachant que ce système n'aurait pas été nécessaire pour les seuls convois de marchandises mais dont il facilite néanmoins la circulation).

Bref, si pour les services voyageurs interurbains et les embranchements (marchandises) déficitaires qu'il subventionne lui-même, le gouvernement fédéral a opté pour une approche "services publics", il a jusqu'ici laissé, volontairement ou involontairement, les sociétés ferroviaires traiter des services de banlieue avec les provinces sous le signe de la "liberté commerciale".

#### B) La position du Québec

Depuis longtemps résigné à supporter elle-même la totalité des frais d'exploitation et la quasi totalité des investissements, l'Ontario a jusqu'ici concentré ses efforts pour tenter d'obtenir d'Ottawa les instruments qui lui assureraient de la part des chemins de fer un traitement égal à celui que le gouvernement fédéral s'est lui-même réservé.

C'est ainsi qu'on retrouve dans le rapport final du "Ontario Task Force on Rail Policy" de janvier 1981, diverses recommandations telles que:

- . l'obligation pour les chemins de fer de facturer TATOA uniquement pour les frais strictement encourus par l'exploitation des trains de banlieue;

- . la reconnaissance de ses investissements dans des infrastructures communes et la possibilité pour le requérant de services d'aller en arbitrage (possiblement devant la CCT) en cas de mésentente.

Le ministère des Transports de l'Ontario n'endosse pas nécessairement toutes les modalités proposées par le "Task Force", mais chose certaine, il intensifie ses pressions pour l'obtention de tels instruments, d'autant plus que leur portée dépassera le cadre du système "GO Transit".

Par ailleurs, ce n'est qu'après avoir vainement tenté jusqu'en 1975 de faire subventionner par Ottawa les déficits de leurs services de banlieue de la région de Montréal, que le CN et le CP sont venus, à tour de rôle, frapper à la porte du MTQ pour "offrir leurs services", sans quoi ils les abandonneraient selon un "plan de désengagement" de cinq ans.

Parallèlement aux volumineuses études réalisées par les organismes successivement créés (TRAAMM, BAREM, Rive Sud, CTRM, COTREM), les ministres québécois des transports qui se sont succédés depuis cette date ont tous tenté d'obtenir d'Ottawa une contribution directe ou indirecte (par l'intermédiaire des chemins de fer) au financement de la modernisation et de l'intégration des trains de banlieue ainsi que, dans une certaine mesure, à leur exploitation. Il faut d'ailleurs rappeler que le projet d'une liaison ferroviaire rapide Montréal / Mirabel fut longtemps au coeur de ces négociations.

La présentation en 1980, du "Plan de transport intégré de la région de Montréal" et l'adoption de la nouvelle politique québécoise d'aide au transport urbain marquèrent un point tournant. Dès lors, le dossier des trains de banlieue était d'une part définitivement dissocié de celui de Mirabel, d'autre part intégré à toute la question du transport urbain, impliquant de ce fait la CTCUM. C'est ainsi que s'amorcèrent en 1981 les négociations entre d'une part la CTCUM jointe au COTREM répondant au MTQ, d'autre part le CN et le CP (séparément). En date du 31 janvier 1982, les négociations avec le CN semblaient approcher d'une entente sur la ligne de Deux-Montagnes et n'avaient pas débutées pour la ligne St-Hilaire (impliquant la CTRSM); par ailleurs, celles avec le CP, concernant la ligne du "Lakeshore" (Dorion / Rigaud), devaient reprendre incessamment mais, l'écart entre les parties demeure considérable.

Notons que le gouvernement fédéral a offert une contribution de 80 M\$ échelonnée sur 5 ans pour la modernisation des infrastructures; mais le versement de cette somme est conditionnel à la conclusion des ententes avec CN et CP.

Par ailleurs, cette contribution financière ne libère pas pour autant le gouvernement fédéral de ses obligations face au transport urbain sur rail: le Québec exige des modifications législatives qui doterait le Québec des instruments essentiels à la conclusion de contrats acceptables avec les chemins de fer.

#### 4.0 LA POLITIQUE AERIENNE

##### 4.1 LE PROJET DE POLITIQUE FEDERALE CONCERNANT LE TRANSPORT AERIEN INTERIEUR (SERVICES A TAUX UNITAIRES)

###### Le résumé de la politique

Ce projet de politique apparaît comme une officialisation de la réalité existant depuis plusieurs décennies dans le monde de l'aviation commerciale au Canada, situation qui désavantage le Québec comparativement à l'ouest canadien.

Il s'agit d'abord, d'une politique protectionniste qui maintient ou accroît tous les privilèges des transporteurs nationaux et qui limite les possibilités d'expansion des transporteurs régionaux et locaux. En effet, cette politique imposerait toutes sortes de restrictions rigoureuses aux transporteurs régionaux, telles les limites de poids, de types d'avions, de limites territoriales et de distances à parcourir. Ces contraintes, ne visent qu'à protéger les transporteurs nationaux qui peuvent atteindre, dans ce contexte, une efficacité et une stabilité financière en toute sécurité.

C'est, de plus, un projet de politique limité car il ne porte que sur un seul aspect du marché soit les services intérieurs à taux unitaires, et néglige d'autres secteurs importants du transport aérien comme le nolisement, les liaisons internationales, etc.

###### La position du Québec

Dans un premier temps, le Québec déplore que cette politique ne traite que du transport intérieur et laisse de côté les autres secteurs du transport aérien (liaisons internationales, nolisement, etc.). De plus, ce projet de politique ne règlera pas les problèmes actuels du transport régional car elle suggère une plus grande main-mise du transporteur national sur les activités lucratives du transport aérien tout en confinant davantage les transporteurs locaux et certains transporteurs régionaux dans leurs activités marginales. Il ne favorise donc pas la rationalisation du transport aérien dans l'est du Canada laquelle devrait s'appuyer sur une fusion de NORDAIR/QUEBECAIR. Egalement, le Québec est d'avis que les transporteurs nationaux devraient évacuer graduellement les marchés intérieurs qui pourraient être adéquatement desservis par les transporteurs régionaux et locaux.

C'est pourquoi, le ministre des Transports du Québec a recommandé à son homologue fédéral de surseoir à l'approbation de cette politique et de tenir, dans les plus brefs délais, des consultations approfondies avec toutes les parties intéressées.

La question fondamentale est le niveau d'intervention gouvernemental dans la régulation de ce secteur des transports.

Dans le transport aérien, la réglementation économique a pour but de compenser ou d'éliminer les imperfections du marché et le gouvernement fédéral intervient directement en contrôlant l'émission des permis, l'entrée des transporteurs dans le marché, la qualité des services et l'établissement des tarifs et des taux.

Aux Etats-Unis, depuis l'adoption en 1978 du Airline Deregulation Act, un vif débat s'est engagé sur les résultats de cette mesure. Les partisans de la déréglementation soutiennent qu'elle a contribué à réduire les tarifs, à augmenter le trafic, à améliorer en général, l'efficacité des services aériens. Les adversaires, eux, signalent qu'il y aura une réduction des services offerts et ils préviennent que la déréglementation conduira à un excédent de capacité, à l'instabilité et à des fusions.

C'est pourquoi, le Canada est engagé dans ce débat depuis fort longtemps et, en 1978, les gouvernements fédéral et provinciaux se sont déclarés d'accord sur la nécessité de faire le point sur la réglementation gouvernementale dans l'ensemble des secteurs de l'économie canadienne. Le Conseil économique du Canada (CEC) se voyait confier la réalisation de cette étude.

Dans son rapport, remis au gouvernement en 1981, le Conseil recommandait que le secteur du transport aérien soit déréglementé d'une façon graduelle et avec le souci de protéger les transporteurs aériens contre la possibilité de voir Air Canada s'approprier une large part du marché.

Par contre, il semble que le gouvernement fédéral n'ait pas l'intention de sanctionner les recommandations du Conseil car son dernier projet de politique du transport intérieur est, à tout le moins, fort contraignant.

#### 4.2 LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

##### Le réseau aéroportuaire montréalais

La recherche d'une solution valable à l'épineux problème de stagnation des aéroports Dorval/Mirabel constitue une priorité du gouvernement du Québec. Cependant, le gouvernement du Québec croit que toute véritable solution ne peut être élaborée qu'en tenant compte d'une vision globale des problèmes et être le fruit d'une concertation de tous les intervenants.



Le Québec s'oppose, à priori, à tout projet de transfert de vols de Dorval vers Mirabel, jusqu'à ce qu'il soit clairement démontré qu'un tel transfert permettrait d'accroître de façon significative le volume de trafic aérien à Montréal. Cette position est conforme à celle adoptée par le Comité de promotion économique de Montréal (COPEM); elle rejette donc la solution proposée par le gouvernement canadien comportant le transfert de tout le trafic aérien commercial, à l'exclusion des services intérieurs et de courtes distances.

Le gouvernement du Québec a élaboré un plan d'action portant sur les cinq points suivants: les droits d'atterrissage, le développement des activités de transport aérien des marchandises, l'amélioration des infrastructures, les communications entre les aéroports, la promotion et la gestion du réseau aéroportuaire. La réalisation de ce plan exige la pleine collaboration du gouvernement canadien.

Ainsi, le gouvernement canadien doit inciter un plus grand nombre de compagnies aériennes internationales à desservir Montréal et se montrer plus ouvert à l'attribution de permis à des transporteurs aériens de marchandises voulant desservir Montréal. Sur ce plan, le fédéral doit émettre des directives fermes afin que Air Canada développe une activité accrue de transport de marchandises à Montréal.

De plus, le gouvernement canadien devra étudier la possibilité de revenir à son plan initial prévoyant la construction d'une piste d'accès au PICA. Par ailleurs, il devra également faire connaître dans les meilleurs délais son programme d'investissements pour consolider la vocation de Dorval.

Pour sa part, quand les mesures prises par le gouvernement canadien pour relancer le développement des aéroports de Mirabel et Dorval se seront traduites par un accroissement du trafic à ces aéroports, le Québec sera prêt à participer au prolongement de l'autoroute 13.

Par ailleurs, il est primordial qu'une stratégie dynamique de promotion des aéroports soit rapidement développée et que le gouvernement fédéral y accorde tout son appui. Les organismes impliqués dans la gestion et la promotion du réseau aéroportuaire de Montréal devront disposer de moyens accrus pour jouer pleinement leur rôle.

Ce plan d'action sera prochainement proposé pour discussion à l'ensemble des partenaires économiques de Montréal qui seraient convoqués en réunion par le COPEM.

## Les aéroports du Nord québécois

Un accord de principe est intervenu en 1981 entre les ministères fédéral et provincial des Transports en vue d'établir un programme d'amélioration des infrastructures nordiques. Ce programme touchera treize (13) pistes d'atterrissage desservant des communautés inuit et cris. Selon l'entente de principe, les frais qui se situent entre 45 et 100 M\$ seront partagés à part égale. De plus, Transports Canada sera responsable de la préparation des plans et devis des travaux à réaliser et Transports Québec en sera le maître d'oeuvre. Des discussions sur les modalités d'opération et d'entretien de ces infrastructures sont présentement en cours.

Le groupe de travail composé de fonctionnaires fédéraux et provinciaux est, en collaboration avec les populations locales et les transporteurs concernés, à établir un échéancier global du projet.

## Les aéroports de la Basse et Moyenne Côte-Nord

Suite à la mission Payne, un plan d'amélioration des infrastructures et des services de transport a été élaboré en collaboration de l'OPDQ. Ce plan propose le développement coordonné des divers modes de transport. Dans le secteur aérien, parmi les problèmes majeurs, notons ceux reliés aux aéroports de Saint-Augustin et de Havre-Saint-Pierre, et du système des aides à la navigation. Il est important de s'assurer de la collaboration du gouvernement fédéral pour la solution de ces problèmes et la réalisation du plan de transport de la Basse et Moyenne Côte-Nord du Québec.

L'aéroport de Saint-Augustin (propriété du gouvernement du Québec) ne répond pas aux besoins du transporteur. En effet, la piste est inadéquate et le service doit être interrompu à plusieurs reprises au cours de l'année. Une haute priorité est accordée à l'amélioration de cet aéroport.

En ce qui a trait à la municipalité de Havre-Saint-Pierre, le gouvernement fédéral projette d'y construire un aéroport au coût de 3,5 M\$ à la condition que la municipalité cède les terrains à Transports Canada. Le Québec a accepté la demande fédérale tout en soulignant qu'il s'agit d'une mesure à caractère unilatéral et demande qu'à l'avenir ses interventions correspondent davantage aux orientations d'aménagement de ce territoire.

Egalement, de grands besoins pour des aides à la navigation existent dans cette région; des pressions sont présentement effectuées auprès de Transports Canada pour qu'il installe un système efficace et adéquat d'aides à la navigation sur la Moyenne et Basse Côte-Nord.

## 5.0 LA POLITIQUE MARITIME FEDERALE

### 5.1 LA POLITIQUE PORTUAIRE CANADIENNE

#### Les éléments de la réforme proposée

Transports Canada poursuit depuis longtemps, en particulier suite aux recommandations du rapport Manning de 1968, une réflexion sur le système d'administration portuaire au Canada.

A cette fin, le gouvernement du Canada a déjà déposé le projet de loi C-61 concernant les ports canadiens, lequel a été adopté en première lecture le 19 juillet 1977. Cependant, l'étude de ce projet de loi par la Chambre des communes n'a pas pu atteindre un stade plus avancé, bien qu'il fut redéposé à la Chambre à plusieurs reprises depuis (C-6, C-50).

Plus récemment, le ministre fédéral des Transports a présenté officiellement un nouveau projet d'administration portuaire lequel devrait faire bientôt l'objet d'un autre projet de loi à la Chambre des communes si tout se déroule comme prévu.

En résumé, les grandes lignes de ce nouveau projet sont:

- La révision de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, de la Loi sur les commissions de ports de 1964 et également de la Loi sur les ports et jetées de l'Etat afin, entre autres, d'y inclure l'objectif de la politique portuaire canadienne qui est "de réaliser un système portuaire:

a) qui constitue un outil efficace pour réaliser les objectifs du Canada en matière de commerce international, ainsi que les objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale;

b) qui soit efficace;

c) qui assure aux usagers des ports canadiens, une facilité d'accès et un service équitable à l'égard des mouvements de marchandises et de personnes;

d) qui permet aux administrations portuaires locales de jouir d'un haut degré d'autonomie en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des ports, conformément à la responsabilité du ministre des Transports qui consiste à assurer l'intégrité et l'efficacité du réseau portuaire national et le déploiement maximal des ressources;

e) dont les activités sont coordonnées avec celles du secteur maritime et avec les réseaux de transport aérien et de surface".

- La révision de la structure de gestion du Conseil des ports nationaux (qui deviendrait la Société canadienne des ports) entre autres:

a) en créant un conseil principal d'administration à temps partiel représentatif des grands intérêts régionaux en matière de ports; et

b) en lui donnant les pouvoirs d'établir des sociétés de port locales pour les ports du Conseil des ports nationaux qui répondraient aux critères d'importance nationale et régionale, d'intérêt local et de viabilité financière et qui deviendraient ainsi des filiales de la Société canadienne des ports.

- Les amendements aux lois existantes afin de permettre à un port de la Société nationale des ports d'obtenir le statut prévu sous la Loi des commissions de ports de 1964 ou la Loi sur les ports et jetées de l'Etat; suivant les lois existantes, l'inverse est déjà possible.

#### L'évaluation du Québec

La structure d'administration portuaire prévalant actuellement au Canada est fortement centralisée. Il suffit de noter qu'un grand port comme Montréal n'a même pas d'entité légale. Ceci entraîne plusieurs conséquences graves surtout au niveau des grands ports:

. contrôle central serré laissant peu de marge de manoeuvre locale dans la planification et le développement de son port;

. absence de stratégies de marketing agressives;

. manque d'intégration du port avec son milieu tant au niveau des options d'aménagement qu'au niveau de la concertation et de la participation des divers intérêts locaux au développement du port.

Ce système fait contraste avec ceux prévalant aux Etats-Unis et en Europe, où la plupart des grands ports jouissent d'une structure fortement décentralisée, relèvent souvent d'intérêts purement privés ou encore des autorités municipales et prennent avantage de l'appui dynamique du milieu local souvent organisé en solide association exerçant des fonctions très précises, telle la promotion portuaire.

La réforme de l'administration portuaire, conçue dans les défunts projets C-61, C-6 et C-50 ne rencontrait aucunement les objectifs du Québec. Basés sur les deux principes contradictoires "d'autonomie locale et de planification centrale", ces projets portaient dans les faits à un niveau inégalé la centralisation de l'administration portuaire



amorcée depuis le début de la Confédération. L'administration portuaire locale demeurait en pratique confinée à un simple rôle de gestion courante alors que les décisions importantes, toujours prises à Ottawa, risquaient d'être davantage influencées par des considérations purement politiques.

C'est pour ces raisons que dès 1977 le gouvernement du Québec a dénoncé officiellement auprès du gouvernement fédéral ce projet de réforme de l'administration portuaire. Cette prise de position suivait celle prise par l'ensemble des représentants provinciaux, réunis à Hull en 1976, dans un communiqué commun qui faisait part aux représentants fédéraux des préoccupations soulevées par le projet fédéral.

Bien qu'il soit difficile de juger, par les seuls documents actuellement disponibles, de la validité de ce nouveau projet fédéral, il serait surprenant que le gouvernement fédéral renonce en si peu de temps à son objectif fondamental de raffermissement de la planification portuaire centrale.

Sur maints aspects, le nouveau projet fédéral apparaît comme un "statu quo", qui évite de façon systématique tout changement important par rapport à la situation actuelle. Tout au plus, suivant une approche pragmatique, le présent projet fédéral ne fait fondamentalement qu'introduire la possibilité d'un peu plus de souplesse dans le système d'administration portuaire au Canada, lequel apparaît actuellement à tout fin pratique immuable. Dans sa forme actuelle, l'évolution du système vers une grande autonomie et une meilleure intégration port-milieu demeure grandement hypothétique. Comme tel, ce projet ne satisfait donc pas aux attentes du gouvernement du Québec.

#### La position du Québec

Les objectifs fondamentaux du Québec en matière portuaire sont de deux ordres: le développement optimal du potentiel maritime du Québec et une intégration étroite port-milieu.

Les orientations que s'est donné le Québec pour atteindre ces grands objectifs sont claires; ils comprennent les éléments fondamentaux suivants:

- 1) La recherche d'une grande autonomie pour les grands ports du Québec.
- 2) La participation active des milieux locaux au développement portuaire.
- 3) Le développement de structures dynamiques de marketing.
- 4) La coordination d'efforts particuliers visant à assurer un développement harmonieux et intégré du transport maritime au Québec.

Ce sont ces orientations qui, en particulier, ont inspiré les prises de position du gouvernement du Québec en matière de développement portuaire lors du Sommet économique de Montréal tenu en mars 1981. Le dynamisme et la participation active des milieux locaux au développement de leur port constituent le facteur primordial sur lequel mise le gouvernement du Québec.

Il est essentiel que l'environnement institutionnel prévalant au Canada, en particulier le système d'administration portuaire, vienne appuyer les efforts consentis par le gouvernement du Québec et ses partenaires économiques en vue du développement optimal du potentiel maritime québécois.

Il n'appartient pas au gouvernement du Québec de spécifier dans les moindres détails les éléments de l'organisation portuaire prévalant au Canada; par contre, il doit faire connaître très clairement les principes directeurs sur lesquels elle doit reposer et qui permettraient le plus efficacement la poursuite de ses objectifs:

1) toute structure administrative portuaire doit d'abord être fondée sur un exposé clair de politique portuaire. A cet égard, la politique portuaire fédérale doit être précisée, notamment en ce qui concerne les ambiguïtés et les contradictions du principe proposé "d'autonomie locale et de planification centrale";

2) de plus, en conformité avec les principes fondamentaux énoncés dans la Loi nationale des transports de 1967, le principe d'une saine concurrence entre les grands ports canadiens, qui seraient dotés d'une existence légale et d'une grande autonomie de gestion et de planification, doit être clairement réaffirmé. Compte tenu de ses avantages naturels, le Québec croit que son développement portuaire optimal implique une telle règle du jeu entre les grands ports;

3) l'instauration d'un régime administratif unique au Canada ne semble pas réaliste compte tenu de la grande diversité des ports; conséquemment, le Québec reconnaît qu'il puisse exister divers régimes administratifs adaptés à des catégories bien définies de ports; ces régimes se distingueraient notamment par le statut et le degré d'autonomie accordés aux ports de chaque catégorie;

4) il est essentiel que les règles du jeu édictées par la politique fédérale et, s'il y a lieu, par les chartes constitutives des différents ports soient uniformes pour les ports assujettis à un même régime. Il en va de la motivation des administrations portuaires à rechercher une meilleure planification et efficacité de gestion;

5) il est primordial pour le gouvernement du Québec qu'un port puisse pouvoir passer d'un régime administratif à un autre et qu'à cette fin, des conditions et des procédures soient clairement préétablies. A ce jour, les propositions fédérales n'offrent pas suffisamment de garanties à cet égard;

6) le maintien d'une réelle autonomie et le développement portuaire optimal, présupposent la constitution d'un conseil d'administration, composé de membres dynamiques et compétents issus du milieu local. Il est donc essentiel de restructurer le processus proposé de nomination des membres du conseil d'administration des sociétés de port local en y définissant clairement les critères et les mécanismes de sélection des membres, afin de garantir la meilleure compétence des candidats choisis; en effet, le processus proposé actuellement apparaît tout à fait contrôlé par Ottawa;

7) cette même autonomie exige de plus que la Société de port locale soit dotée, à l'instar des Commissions portuaires locales, de pouvoirs réels concernant entre autres:

- a) la nomination des principaux officiers du port par le conseil d'administration de celui-ci,
- b) la planification et le marketing du port notamment par la responsabilité et l'obligation de l'élaboration d'un plan directeur de développement,
- c) la politique de tarification des services portuaires et finalement,
- d) la réalisation d'investissements dans des projets de développement situés à l'intérieur des limites portuaires en ayant recours à ses avoirs propres, aux sources de financement privées ou publiques par voie d'emprunt ou à la participation financière directe du Québec ou de tout autre intervenant;

8) le Québec exige que la composition d'un éventuel conseil d'administration à la Société canadienne des ports corresponde à l'importance du Québec dans le système portuaire canadien;

9) les havres et quais publics doivent continuer d'être administrés sur une base régionale;

10) le développement harmonieux du potentiel maritime du Québec suppose une nécessaire concertation des divers partenaires québécois qui y sont engagés; à cette fin, il revient au Québec d'organiser de façon périodique des rencontres regroupant l'ensemble de ces intervenants, permettant de formuler des recommandations d'actions que chacun, suivant sa vocation, pourra réaliser.

Ces principes d'organisation portuaire qui ont été adoptés par le CMPDE favoriseraient de façon optimale le développement du potentiel maritime du Saint-Laurent. Ils seront prochainement proposés par le gouvernement du Québec à ses partenaires économiques de Montréal dont le COPEM, conformément aux engagements pris lors du Sommet économique de Montréal (mars 1981).

## 5.2 LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE

### Port de Montréal

Suite à plusieurs années de stagnation, le port de Montréal connaît actuellement, à cause surtout d'un contexte favorable tel la crise de l'énergie, un renouveau vigoureux principalement dans le secteur de la manutention des conteneurs. La demande est telle qu'il souffre d'un manque chronique d'espace à court et à plus forte raison à moyen terme.

Le Québec a pris les mesures nécessaires pour libérer dans les plus brefs délais des terrains qui pourraient répondre aux besoins à court terme.

Il est absolument essentiel que le gouvernement fédéral participe à ces efforts de renouveau du port de Montréal. Il y a donc lieu qu'il adopte le plus tôt possible un plan de développement du port de Montréal, assorti d'un programme d'investissements appropriés.

### Port méthanier de Gros-Cacouna

En ce qui concerne le projet d'établissement d'un terminal méthanier (G.N.L.) à cet endroit, il ressort des études entreprises par le ministère des Transports et celui de l'Energie et des Ressources que les installations de Gros-Cacouna satisfont aux normes de navigabilité et de sécurité pour accueillir les super-navires méthaniers. D'ailleurs, le projet a reçu l'autorisation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, suite à des audiences publiques à cet effet.

En conséquence, il appartient maintenant au gouvernement fédéral de prendre une décision le plus rapidement possible concernant le site sur la côte est du super-port méthanier devant recevoir le gaz naturel de l'Arctique. Il ne fait aucun doute que le site de Gros-Cacouna doit être retenu.

### Port de Sept-Iles

Une demande énergétique mondiale accrue a mis récemment en évidence la bonne position concurrentielle de l'axe Grands-Lacs-Saint-Laurent dans l'expédition du charbon appalachien vers l'Europe et l'Asie. C'est ainsi que des expéditions importantes de charbon ont été effectuées depuis quelques années par la compagnie Cast à partir de ses installations de Québec.



De même, la Compagnie CSL a expédié en 1981 d'importants volumes de charbon à partir de Sept-Iles. Toutefois, compte tenu de l'absence d'installations terrestres appropriées, cette entreprise a dû utiliser la méthode de transbordement dans des navires de haute mer à partir de vraquiers des lacs auto-déchargeurs.

Suite à cette expérience, le groupe CSL a demandé au Conseil des Ports Nationaux d'aménager un super-port de vrac solide. Le Québec surveille étroitement l'évolution de ce dossier et exige d'être partie aux discussions éventuelles.

### 5.3 LA CREATION D'UNE MARINE MARCHANDE CANADIENNE

#### L'évolution du dossier

Depuis quelques années, l'évolution du contexte économique mondial de même que les modifications récentes aux pratiques du commerce maritime international feraient en sorte de justifier le développement d'une marine marchande canadienne de haute mer.

Dans cette optique, Transports Canada a commandé en 1977 à l'Alcan Shipping Services une étude intitulée Shipping Options for Canadian International Deep-Sea Trade. Cette étude avait comme objectif de permettre de quantifier et de comparer les bénéfices et les coûts pour l'économie canadienne résultant du transport de certaines marchandises représentatives du commerce international canadien, selon quatre scénarios impliquant des flottes différentes. Cette étude a démontré qu'il y a place pour une marine marchande canadienne de haute mer.

En octobre 1979, la direction de la Politique de navigation de Transports Canada rendait public un document de travail intitulé Transport maritime de haute mer. Cette étude de fond concluait "qu'en plus de prendre des mesures visant à augmenter les compétences et les possibilités gouvernementales dans le domaine du transport maritime, il sera désirable d'instaurer des mesures visant à encourager la mise sur pied graduelle d'une flotte canadienne au long cours". Le gouvernement conservateur avait même confirmé son intention dans le discours du Trône de prendre les mesures nécessaires pour encourager une plus forte participation canadienne au transport de haute mer. Depuis la venue du gouvernement libéral, ce dossier est un point mort,

La position du Québec

De par sa situation géographique privilégiée, le Québec est celui qui bénéficierait le plus de la création d'une marine marchande canadienne de haute mer, tant au niveau du trafic que des impacts sur la construction navale et de l'emploi.

Ce dossier prend une valeur exceptionnelle devant l'imminence de la sanction du Code de conduite des conférences maritimes.

Le Québec demande donc au gouvernement fédéral de faire connaître sa position.

## 6.0 LE PROGRAMME FEDERAL D'AIDE AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LES PROVINCES ATLANTIQUES ET L'EST DU QUEBEC (M.F.R.A. et A.R.F.A.A.)

### La nature du programme d'aide

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique constituent les deux lois fédérales qui régissent ces programmes d'aide au transport des marchandises. Elles ont été sanctionnées respectivement en 1927 et en 1969. Les programmes d'aide touchent les provinces atlantiques et l'est du Québec; cet espace géographique définit le "territoire choisi". Les programmes d'aide comprennent deux volets; le premier porte sur le transport des marchandises à l'intérieur du territoire choisi et le second concerne le transport des marchandises en direction de l'ouest. Toutefois, dans ce dernier cas, il ne s'applique qu'à la portion des mouvements effectués à l'intérieur du territoire choisi.

Pour chaque programme d'aide, le niveau de réduction des tarifs de transport est fixé par règlement. Présentement, pour le programme "intra", le taux de subvention est de 15% pour le transport de certains produits à l'intérieur du territoire choisi. Cette subvention peut être réclamée par les chemins de fer, les entreprises de camionnage et les transporteurs maritimes et aériens. En ce qui concerne le programme de subventions pour le transport des marchandises vers l'ouest, la subvention de base est 30%; il s'ajoute à celle-ci une aide supplémentaire de 20% pour le transport de certains produits. La subvention de base et la subvention sélective peuvent être réclamées par les chemins de fer et les entreprises de camionnage.

Pour l'année financière 1978-79, 56,4 M\$ ont été versés en subventions, dont 20,4 M\$ dans le cadre du programme d'aide vers l'ouest et 36 M\$ pour le programme d'aide intra-régional. L'Est du Québec perçoit environ 25% de ces subventions.

### L'évolution du dossier

La portion du programme concernant le transport effectué à l'intérieur du territoire choisi a déjà fait l'objet de modifications qui sont entrées en vigueur en 1978. Par ailleurs, le gouvernement fédéral a amorcé en 1980 dans le cadre des travaux du comité fédéral-provincial de transport pour la région de l'Atlantique, une révision de la partie du programme se rapportant au transport des marchandises vers l'ouest à partir de ce territoire. Les discussions à ces réunions permettaient de conclure que le gouvernement fédéral désirait réaliser des économies dans

le cadre de ce programme en éliminant le versement des subventions n'ayant aucun impact en terme de développement régional.

A l'insu du Québec, les provinces atlantiques se sont entendues avec le gouvernement fédéral en vue d'obtenir en retour d'une baisse de subventions accordées en vertu du M.F.R.A. et de l'A.R.F.A.A., le renouvellement du programme conjoint fédéral-provincial de construction routière. L'entente de principe porte sur une réduction du taux de subventions de 15% à 10% du programme d'aide au transport des marchandises à l'intérieur du territoire choisi et sur une augmentation du montant minimal du coût de transport admissible à une subvention, de 10 \$ à 50 \$ pour le programme "intra" et de 50 \$ à 100 \$ pour le programme "extra".

Une évaluation faite par Transports Canada a établi que la réduction de 15% à 10% du taux d'aide au transport intra-régional permettrait de réduire de 80,9 M\$ en cinq ans les subventions versées à ce titre, dont 28 M\$ approximativement pour les expéditeurs et les transporteurs du Québec. Les modifications réglementaires conséquentes débuteraient le 1er avril 1982.

Les coupures prévues dans le programme d'aide s'appliqueraient aussi au Québec. Transports Canada a communiqué avec le Ministère afin d'établir conjointement, si possible, l'affectation des subventions ainsi épargnées. Comme les négociations sont récentes de quelques jours (13 janvier), il demeure impossible de préciser davantage.

#### La position du Québec

Dans la détermination de la position du Québec face aux coupures anticipées et aux programmes éventuels de remplacement, il est nécessaire de considérer certaines données.

Les programmes d'aide sont importants pour le Québec en chiffres absolus. De plus, ils affectent particulièrement l'industrie du bois de construction, celle des pâtes et papiers et dans une moindre mesure, le transport du cuivre et celui du lait.

Les subventions ne sont versées que pour les expéditions acheminées par transporteurs publics. La diminution du taux de subvention pourrait amoindrir leur position concurrentielle au profit du transport en compte propre. Il serait donc important de minimiser les impacts négatifs des mesures anticipées sur les services de transport public.

Le ministère des Transports, en collaboration avec les autres ministères à vocation économique entend élaborer dans les plus brefs délais une position officielle du Québec qui tienne compte des impacts des modifications des programmes fédéraux de subventions sur le développement régional de l'Est du Québec.



Assistance applies only to shipments by public carriers. A reduction in the rate of assistance could weaken their competitive position to the advantage of private concerns. It would therefore be important to minimize the negative impacts of the planned measures on public carriers.

The Department of Transport, in co-operation with the other departments which deal with economic matters, intends to formulate Quebec's official position as quickly as possible; it will take into account the effect of the amendments to federal assistance programs on the regional development of Eastern Quebec.



CA1  
32  
52

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY

---

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

Text of Opening Remarks

by Premier Hatfield

(In language spoken)

New Brunswick



Ottawa  
February 1982

Ottawa  
Février 1982





Président.

I am here today in the interest of Canadians living in New Brunswick to offer to work and co-operate with the government of Canada which has the constitutional as well as the real power to deal effectively with the national economy as well as with our provincial economy.

I am not here to debate the blame. I believe the people of Canada expect us to act in their interest to resolve some of the problems and to commit ourselves to work, in the future as Premiers and as Prime Minister, together to improve the economy of this country. I believe the buck stops here with the First Minister's Conference. We have been put in our current financial difficulties in my opinion by the pursuit of an unbending monetary policy, maintenance of a consistently high rate of interest and a consequent lack of confidence in the government and in the economy.

High interest rates have had a major negative effect on new economic investment in New Brunswick, more seriously high interest rates have discouraged the construction in the home building industry, but what I think is even more serious is the real fear that exists among Canadians that interest rates will continue to go higher and as a result they are not contributing to the economy but rather saving their money to be ready for higher and higher interest rates.

The situation is worsened in my opinion by your stated intention today to significantly restrain the growth in transfer payments to the provinces, which will have the result of either forcing cutbacks on health and education services, or forcing the provinces, our province, to borrow or to tax more, thus increasing the burden on many people who can ill afford it and deny services to people who need it,

and it will drive the provincial government to place less priority on economic development because we will not have the financial capacity to do it.

I must say, Mr. Prime Minister, that you stated that there has not been a shifting of deficit from the federal government to the provincial government. You have stated that there have not been cut-backs or massive cut-backs in transfer payments. Statistically, that may be provable, but the fact of the matter is that our deficit and our need to borrow in New Brunswick is going to increase significantly and substantially.

Secondly, there is going to be cut-backs in the quality of services that are available and needed to the people living in New Brunswick. I noted that Dr. Léon Richard said yesterday that the reductions in transfer payments or the reductions in the growth of transfer payments will result in the quality, and probably in the availability of services being reduced as well. I can tell you I know he knows what he is talking about as President of the Canadian Medical Association. He also knows what he is talking about because our government has had discussions with him with regard to the hospital out of which he works.

I think that what you must understand here is that the effect of reducing the growth in transfer payments means that a province like New Brunswick, which having been looked at by independent and outside sources such as the Parliamentary Committee headed by the Member of Parliament from Gloucester, New Brunswick, such as one or two other commissions and independent agencies that have looked at the situation have

stated emphatically that we need more assistance in the Maritime Provinces, in the Atlantic Provinces, and the response of your government has been to reduce that assistance rather than to take the advice of increasing it.

I suggest, Mr. Prime Minister, that the scale, the depth of the restraint of the growth in transfer payments and the timing of this restraint is far too drastic. We should not cut our standards below tolerable levels. Cuts of the magnitude that will be required as a result of your financial policy will not in fact help the economy in New Brunswick, but, as I pointed out, will cut back our ability as a government to assist those industries, those sectors of the economy that are going to need financial assistance over the next few years because of high interest rates, because of the monetary and fiscal policies of the federal government and because of high energy costs.

I was also surprised to hear you say today that you slowly came to the conclusion that DREE was not working, and you went on to say that you have come to the conclusion that really cooperative economic development could not take place. The federal government you said has responsibilities in regional economic development and you plan to meet those responsibilities and be held accountable for them by dealing more directly with the problems and opportunities of Canada.

Mr. Prime Minister, I want to outline, that between now and 1985 there is going to be very significant investment in the Province of New Brunswick. In modernization of the pulp and paper industry, there will be invested \$792 million. In the mining industry



including the announced zinc smelter there will be an investment of \$800 million. In industrial infrastructure, port development and the naturel gas pipeline, \$1,062,000.000. In real estate development \$107 million. In manufacturing and processing, including Mitel and Starkist \$109 million for a total of over \$3 billion of investment. Mr. Prime Minister, that to me is pretty substantial and significant evidence of the success that the provincial government, working with the federal government through DREE has had, and I must say since our Minister from New Brunswick in the federal Cabinet has become more closely involved, agreements have been reached more rapidly. By working together that is what we have accomplished. It means to New Brunswick, first of all, thousands and thousands of jobs in the construction industry which is seriously depressed, and it means the maintenance of thousands more jobs, particularly in the pulp and paper industry. Now despite this record of real achievement the federal government now talks, and we have seen evidence of it in New Brunswick, of abandoning cooperation. I don't think that a more serious mistake could be made in dealing with our economy at this particular time. It seems to me we have demonstrated that we can work with the federal government and I can assure you, as I assured the Ministers who called on me last week from your government that we will work with the new structure, but, Mr. Prime Minister, it will only work, any structure will only work if we cooperate and work together. I, therefore, want to put a great deal of emphasis on that. The other point I want to make is that the result of the effect of the restraint in growth of transfer payments and the significance of that restraint, the massiveness of that restraint are going to hit very, very hard two important segments of our society in New Brunswick and I refer to the young people



who are getting an education, who are going to, in more and more numbers, get a better education, a higher education, and yet they are going to be forced when they have completed their education to sit home idle because there will not be sufficient jobs due to the current economic situation.

The second sector of our society which I think is going to be affected is the senior citizens in our province who are increasing in number, who require more and more expensive and more extensive health care and who require more extensive assistance with living and the conditions under which they live, whether it be in a nursing home or in their own home. I think that these factors should motivate us here today and during the rest of this Conference to do everything we can to work together to find ways of reaching an agreement on the course of action that should be followed and to improve the extent of cooperation between the provinces and the federal government. I think we should learn from what I believe to be the success of the strategy that was finally followed in resolving our constitutional problem. For a long time we discussed this issue at the ministerial level, we discussed it at the official level and we seemed to get further and further apart. It was not until we as First Ministers grappled with the problem that we came to a conclusion that most of us said was a very good one and which most of us agreed would work towards making this a stronger country. I think we should learn from that because I think the national economy is an issue that belongs with the First Ministers and I think it does require our attention, and it does require our working together, so I would like to advocate at the outset that we make a commitment here this week to meet at least two more times as First Ministers to deal with the question of the economy. I would like to see another conference following this one before the beginning of summer in June. I would like to see the involvement directly of management and labour in that conference to see what can be done, what effect the budget has regardless of what

amendments you may make between now and then, because there are, in my opinion, disturbing signs that there is more and more tendency, because of the frustration of governments, to resort to controls, controls of wages and controls of foreign exchange. I want to say, Mr. Prime Minister, that having had some experience with controlling wages and controlling expenses that we cannot support that. We cannot support it in the Province of New Brunswick.

I think that we should, however, if we could, and I think we can because the same concern is being shown by responsible people in the labour movement and responsible people in the business sector, if we could work together, we could find better solutions, and then I would like to see us meet again in the fall at a time when the provincial governments as well as the federal government are preparing their budgets for 1983 - 84, so that we will have some idea of what our requirements are and we will have a greater opportunity to start to plan, if necessary, to bring our deficits. So, I would like to see us first of all make a commitment to meet again. I would like to see us acknowledge that this is our responsibility. As I said, the buck stops with us. I would like to assure you that the government of New Brunswick, and I as the leader of the government of New Brunswick, will do everything possible to cooperate to realize the incredible potential that this country has for economic development. Thank you, Mr. Prime Minister.

DOCUMENT : 800-16/024

CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

FAIT SAILLANTS DE LA  
POSITION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

SUR

LE TRANSPORT ET LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE CANADIENNE



Le 3 février 1982





Faits saillants de la proposition sur le transport et le développement de l'économie canadienne soumise par le Premier ministre W.R. Bennett à la Conférence des Premiers ministres.

. Les mesures contenues dans la proposition portent essentiellement sur trois grands points:

- \* La révision des tarifs de transport des céréales destinées à l'exportation;
- \* L'accroissement de la capacité du réseau ferroviaire;
- \* La révision du système actuel de gestion des ports.

Cette proposition permettrait au Canada:

- \* De profiter de la restructuration industrielle que connaît l'économie des pays de la côte du Pacifique, et d'établir un plus grand nombre d'industries de transformation et de fabrication dans l'Ouest canadien.
- \* D'ouvrir une vaste de nouveaux marchés aux fournisseurs de biens de capital produits au Canada.
- \* D'ouvrir plus de débouchés pour les produits canadiens de consommation sur les marchés de la région du Pacifique.

Le document précise:

- \* Que la capacité insuffisante du réseau ferroviaire canadien risque de freiner la mise en valeur future des industries et des ressources au Canada. Les tarifs de transport des céréales destinées à l'exportation, qui sont présentement en fonction du tarif du Pas, doivent être relevés jusqu'à un niveau compensatoire, et si des subventions étaient nécessaires le gouvernement fédéral devrait les verser directement aux agriculteurs.
- \* Que des tarifs convenables rapporteraient aux sociétés de chemins de fer les 3 milliards de dollars qui leur manquent pour mettre en place, d'ici le milieu des années 80, la capacité de transport ferroviaire requise.
- \* Que la capacité des ports est aussi importante que celle du réseau ferroviaire. La Colombie-Britannique recommande la création d'une Administration des ports du Pacifique pour faire en sorte que les ports disposent d'une capacité suffisante.

- \* Que l'Administration planifiera, mettra en valeur et, au besoin, exploitera elle-même le réseau de ports de la côte du Pacifique.

DOCUMENT: 800-16/025

NOTES ON

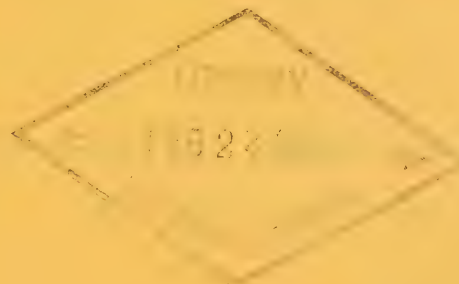
TRANSPORTATION AND CANADIAN  
ECONOMIC DEVELOPMENT

THE HONOURABLE WILLIAM R. BENNETT

PREMIER OF BRITISH COLUMBIA

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY

FEBRUARY 1982







Canadians are hurting from high inflation, unemployment and interest rates. British Columbia believes that there are no quick solutions but positive action on each of several fronts can succeed in reducing interest rates and inflation and in creating jobs. One of the most promising fronts is our export sector, which must be maintained and improved.

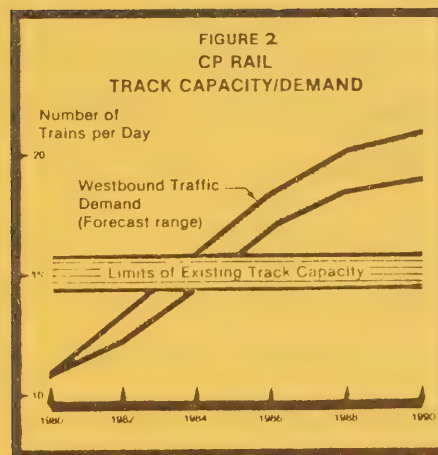
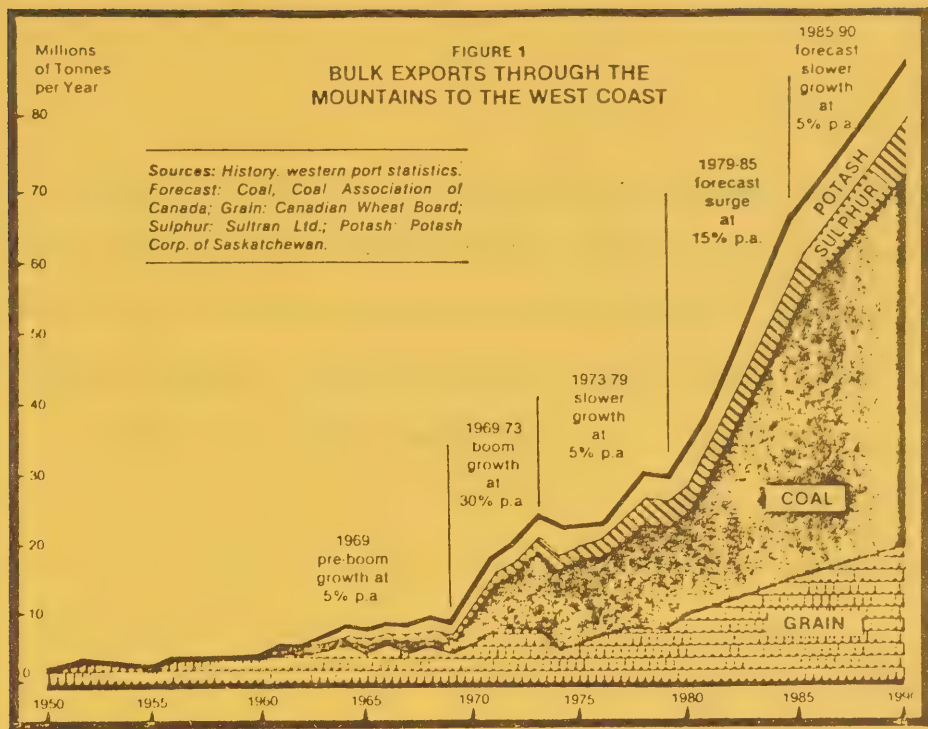
To capitalize on Canada's natural advantages we must aggressively develop new export markets. The opportunity is there in the Pacific Rim. First, the industrial restructuring underway in a number of Pacific Rim economies as a result of rising energy prices is opening up new opportunities for further processing and manufacturing industries in Western Canada. Second, planned natural resource developments in the resource rich areas of the Pacific Rim indicate that a broad range of marketing opportunities exist for suppliers of capital goods produced in Canada. Third, rising per capita incomes in Japan, Australia, New Zealand -- and the newly industrializing countries of Hong Kong and Singapore -- have created new demands for consumer goods produced in Canada. Moreover, as a result of multilateral trade negotiations, access to certain Pacific Rim markets (especially Japan) has been increased.

The markets are there -- competitive and tough, but conquerable by Canadian expertise and Canadian products. Only two weeks ago an

international symposium in Honolulu was told that Canada leads all foreign rival for the multi-billion dollar Pacific Rim coal trade. The Canadian Wheat Board forecasts sales of more than fifteen million tons of grains and oil seeds in these same markets. Projections indicate that by the end of this decade, export tonnage westbound from our ports of coal, grain, sulphur, and potash will be almost triple the 1980 figure. (See Figure 1)

Yet while this trade is within our grasp, Canadian producers, manufacturers, shippers, and the railways themselves warn that our rail facilities are dangerously near capacity -- and that actual rationing of freight cars and supporting services may be only thirty months away. (See Figure 2) Some investors considering new investments have been told that they cannot be guaranteed rail service when the projects come on stream in the next few years. British Columbia believes it would be inappropriate and unacceptable for the railways to make such basic economic development decisions.

Last August a highly significant conference on Canada's crisis in rail transportation facilities was held in Vancouver. Spokesmen for industry after industry -- representing grain producers, livestock producers, farm organizations, the coal, sulphur, potash and forest



Source: CP Rail

industries, manufacturers, and the railways themselves -- expressed grave fears that our railways would not be able to serve them by 1984-85. The conference established a Task Force to continue to press for resolution of these problems. (Task Force Membership is listed in the Appendix). The Government of British Columbia shares their apprehension.

Canada's ability to market aggressively in world markets is heavily dependent on the cost and efficiency of our transportation system, and on our reputation as a reliable supplier -- which is directly linked to a transportation system that can deliver the goods when and where they are needed. Railway capacity and port development must be in place when needed.

The question of railway capacity cannot be separated from the Crow's Nest Pass rates. Unchanged for eighty-five years, the Crow rates are now being seen, even by some Prairie grain farmers and especially by processors, as contrary to their interests if the railways -- constrained by their statutory obligation to carry grain at rates set in 1897 -- cannot provide transport for them any more than for their other customers.

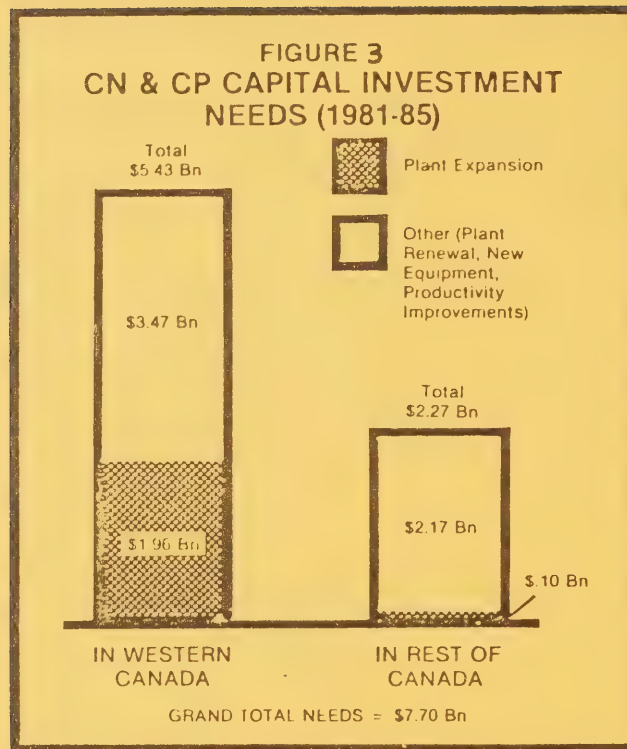


The railways' losses from moving grain at the Crow rate have been estimated at \$335 million for 1981. Other shippers -- who face rates up to six times as great; pay surcharges for capital improvements to the rail lines; and also face world market competition -- believe that their products at present cross-subsidize the movement of grain to cover this loss. Now the loss threatens to prevent growth in export markets and promises to keep Canada dependent on high interest rates to protect the value of our dollar.

The railways indicate that they need \$7.7 billion between now and 1985 to provide the capacity to meet the projected export demand. They tell us they are able to generate, from retained earnings and borrowing, \$4.6 billion. (Figure 3) The shortfall -- \$3.1 billion -- could be obtained if the freight rate for export grain were raised to compensatory levels. If this happened now, the railways might just manage to provide the capacity we need by the middle of this decade.

British Columbia's traditional position on the Crow Rate is well-known. The freight rate for export grain should rise to compensatory levels and, if subsidies are required, they should be

**FIGURE 3**  
**CN & CP CAPITAL INVESTMENT**  
**NEEDS (1981-85)**



Notes: "Needs" means amount needed to handle all forecast traffic. All dollar amounts are current at time of spending.  
 Sources: CN Rail, CP Rail

(WESTAC, October, 1981)

paid by the federal government directly to the farmer. However, we are more concerned with the solution than with the details of the solution.

British Columbia is pleased that the Government of Canada has set aside \$1.3 billion over the next four years to ensure that the required railway system capacity is in place when needed. We are encouraged by the statements of the Minister of Transport that he is developing a comprehensive solution -- one that includes revision of the freight rate for export grain based on consultation, co-ordination, and compromise. Shippers from all sectors of the Western Canadian economy have impressed upon us the need for just such a comprehensive approach.

British Columbia is eager that the process begin. Even when freed from existing financial constraints -- the railways still will face great challenges, which they must get on with meeting. (Table 1)

Port capacity is no less important than railway capacity in the development of our export markets. The availability of adequate, efficient port facilities must be assured if reliability of supply is to be ensured. Yet, for example, only extraordinary tenacity saved British Columbia's Northeast Coal development -- currently the biggest resource project in the nation -- from foundering because of uncertainties over port facilities in Prince Rupert. We must have a port planning and development system that is sensitive and responsive to the Province and region that it serves.

The Minister of Transport introduced the Canada Ports Bill into Parliament on Monday. This legislation would amend Canada's existing ports legislation to include objectives of support for international trade and national, regional, local economic and social objectives. British Columbia supports these objectives, as well as the other objectives of efficiency, accessibility and co-ordination with other modes.

British Columbia also agrees with the objective of increased local autonomy for the ports. To provide this, however, British Columbia recommends the establishment of a Pacific Ports Authority to plan,



develop, and where necessary, to operate, the Pacific Coast port system. The Pacific Ports Authority would operate under a Board of Directors representing the federal government, the host provinces, the ports and others in the region. The major ports would be given at least as much operating autonomy within this framework as under the newly proposed legislation.

These comprehensive measures proposed by British Columbia -- revision of export grain freight rates, the increase of railway capacity, the revision of the port management system -- benefit all Canadians. Export targets for Canadian grain require that improved transportation systems be put in place, both eastward and westward. (Table 2) Massive construction projects will call for increased production by Eastern Canada's steel and transportation equipment manufacturers. Development in the mining industry to supply the tonnages projected will add to stimulation and enhancement of our exports.

Action is needed now in the Western Canadian transportation system.

TABLE 1: Some Railway Physical Capacity Investment Requirements - Decade of 1980s

	(Million - Current \$)
CN North Line to Prince Rupert	\$ 575
CP Rogers Pass Tunnel Project	534
CN Vancouver Terminal	105
Roberts Bank Rail Access (with overpass)	20
CN Mainline, Winnipeg to Valemount	880
CN Mainline, Valemount to Vancouver	950
BCR Anzac-Tumbler Ridge Branch Line	374

(not all-inclusive,  
various sources)

TABLE 2: Short Term CN Rail Line Investment  
by Western Province

(Million of dollars)

	1980	1981	1982	1983
Manitoba	14.3	6.4	11.0	1.7
Saskatchewan	7.4	11.3	10.2	--
Alberta	16.9	53.7	65.6	98.9
British Columbia	6.6	26.0	72.3	145.2
B.C.North Line	--	--	60.0	75.0
TOTAL	45.2	97.4	219.1	320.8

Appendix

Task Force  
on  
Canada's Crisis in Rail Transportation

---

Chairman: Mr. Garnet T. Page, President  
The Coal Association of Canada

Vice-Chairman: Mr. T. M. Burns, President  
Canadian Export Association

Mr. Howard Falkenburg, President  
Western Agricultural Conference

Mr. Ivan MacMillan  
Prairie Farm Commodity Coalition

Members: Mr. Jean Belanger, President  
Canadian Chemical Producers' Association

Mr. Kevin Doyle, President  
Sultran Limited

Mr. Roger Hatch, President  
Canpotex Ltd.

Mr. Don Lanskail, President and C.E.O.  
Council of Forest Industries of B.C.

Mr. Tom McTague, President  
Canadian Industrial Traffic League

Mr. P. A. Phillips, President  
Canadian Manufacturers' Association

Mr. John W. C. Smythe, Chairman  
Freight Committee  
The Canola Crushers of Western Canada

The figures in this background note are from a Briefing prepared by the Western Transportation Advisory Council (Westac) in October, 1981, entitled "The Crisis in Rail Capacity and Financing".

Westac is an organization of Western Canadian Provincial governments, carriers, shippers, and labour in the transportation industry.

Copies of the briefing are available from:

Western Transportation  
Advisory Council  
910 - 885 Dunsmuir Street  
Vancouver, B.C. V6C 1N5



DOCUMENT: 800-16/025

NOTES SUR

LE TRANSPORT ET LE DEVELOPPEMENT

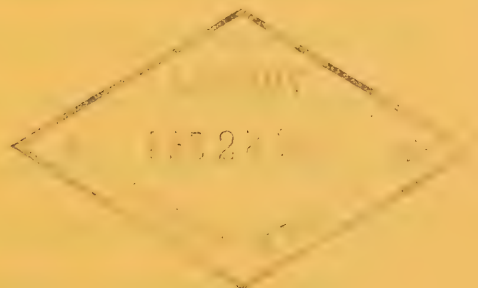
DE L'ECONOMIE CANADIENNE

L'HONORABLE WILLIAM R. BENNETT

PREMIER MINISTRE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

FEVRIER 1982





Les Canadiens souffrent de la hausse de l'inflation, du chômage et des taux d'intérêt. La Colombie-Britannique estime pour sa part qu'il n'existe pas de solution instantanée, mais qu'avec une action positive menée sur plusieurs tableaux, il est possible de réduire les taux d'intérêt et l'inflation et de créer des emplois. L'un des secteurs les plus prometteurs à ce chapitre est celui des exportations, qui doit être entretenu et mis en valeur.

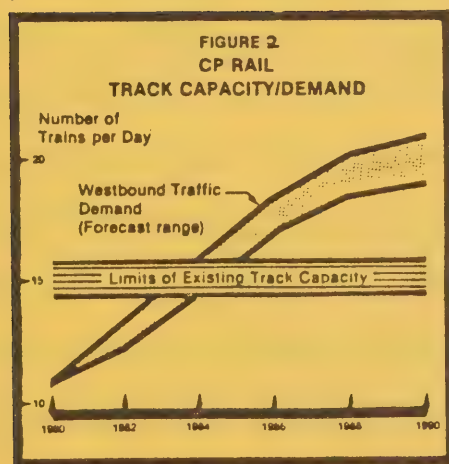
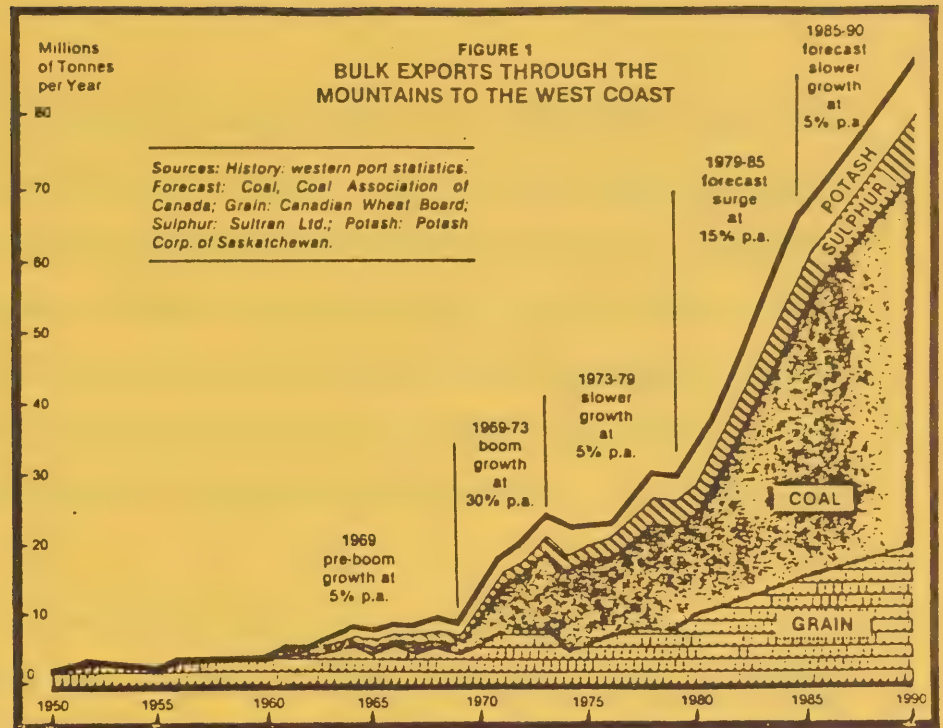
Pour tirer profit des richesses naturelles de notre pays, nous devons nous employer avec dynamisme à établir de nouveaux marchés d'exportation. Or, la chose serait possible dans les pays qui bordent le Pacifique. Premièrement, la restructuration industrielle qu'est en voie de connaître l'économie de certains de ces pays à cause de l'augmentation du prix de l'énergie offre de nouveaux débouchés pour les industries de la transformation complémentaire et de la fabrication dans l'Ouest canadien. Deuxièmement, les projets d'exploitation prévus dans les régions du Pacifique riches en ressources naturelles révèlent qu'il s'y trouve, pour les fournisseurs de biens de capital produits au Canada, une vaste gamme de perspectives commerciales. Troisièmement, la hausse du revenu moyen par habitant au Japon, en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans des pays nouvellement industrialisés comme Hong Kong et Singapour a engendré un regain de la demande de biens de consommation produits au Canada. En

outre, suite aux négociations commerciales multilatérales, certains marchés dans la région du Pacifique (particulièrement au Japon) sont devenus plus accessibles.

Les marchés sont là; la concurrence y est vive et ardue, mais le savoir-faire et les produits du Canada pourraient s'y imposer. Il y a seulement deux semaines, au cours d'un colloque international tenu à Honolulu, on a révélé que le Canada devance tous ses concurrents étrangers dans la course au marché du charbon dans les pays du Pacifique. Ce marché vaut plusieurs milliards de dollars. La Commission canadienne du blé prévoit des ventes de plus de quinze millions de tonnes de céréales et de graines oléagineuses dans cette région. Des extrapolations démontrent que d'ici la fin de la décennie, le nombre de tonnes de charbon, de céréales, de soufre et de potasse que nous exportons vers l'ouest aura presque triplé par rapport à 1980 (voir le graphique 1).

Cependant, alors que ces perspectives commerciales sont à notre portée, les producteurs, fabricants et expéditeurs canadiens, et les sociétés de chemins de fer elles-mêmes, nous disent que nos installations ferroviaires sont utilisées dangereusement près de leur pleine capacité, et que le rationnement des wagons de marchandises et des services de soutien pourrait déjà devenir une réalité d'ici trente mois





Source: CP Rail

(voir le graphique 2). Certains investisseurs qui envisagent d'engager des capitaux ont appris que l'on ne pouvait leur garantir le service ferroviaire au moment où leurs projets se concrétiseront, dans quelques années. De l'avis de la Colombie-Britannique, il est inopportun et inacceptable que les sociétés de chemins de fer prennent des décisions aussi fondamentales pour le développement économique.

En août dernier, la crise des installations de transport ferroviaire a fait l'objet d'une très importante conférence à Vancouver, où l'on a entendu des porte-parole de diverses industries, depuis les producteurs de céréales, les éleveurs de bétail et les organisations agricoles jusqu'aux industries du charbon, du soufre, de la potasse et des produits forestiers, aux fabricants, et aux sociétés de chemins de fer elles-mêmes. Tour à tour, ces représentants ont exprimé leur vive crainte que notre réseau ferroviaire ne suffise plus à leurs besoins d'ici 1984-1985. La conférence a constitué un groupe d'étude qu'elle a chargé de poursuivre les pressions afin que ce problème soit résolu. (Les noms des membres de ce groupe d'étude figurent en annexe). Le gouvernement de la Colombie-Britannique partage leur inquiétude.

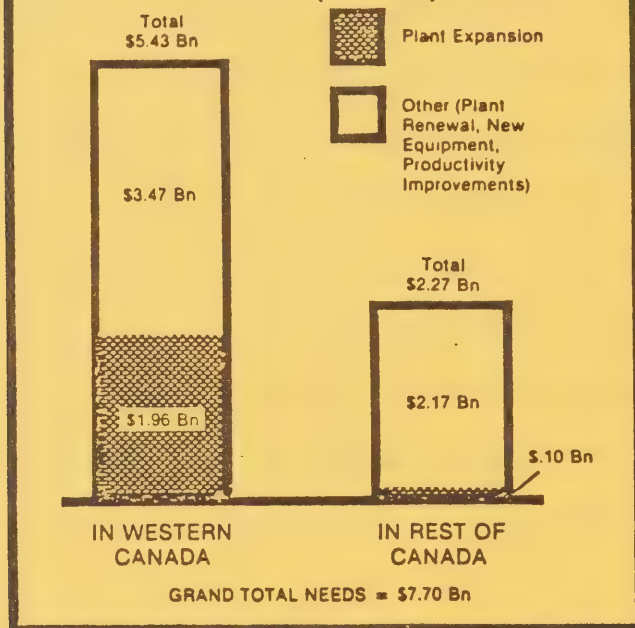
Le dynamisme commercial que peut afficher le Canada sur les marchés mondiaux est hautement tributaire du coût et

de l'efficacité de notre réseau de transport et de notre réputation de fournisseur fiable. Or, celle-ci dépend directement de la mesure dans laquelle notre réseau de transport nous permet d'acheminer nos livraisons au moment et à l'endroit où l'on en a besoin. La capacité ferroviaire et les installations portuaires sont des choses qui doivent être là le moment venu.

La question de la capacité ferroviaire ne peut être dissociée de celle des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau. Ces tarifs n'ont pas changé depuis quatre-vingt-cinq ans, et aux yeux même des producteurs de céréales des Prairies et surtout du secteur de la transformation, ils deviennent un élément néfaste si les sociétés de chemins de fer, contraintes par la loi à transporter les céréales moyennant des tarifs fixés en 1897, ne sont pas en mesure de leur fournir davantage de services qu'à leurs autres clients.

Les pertes qu'ont subies en 1981 les sociétés ferroviaires en transportant des céréales au prix du tarif du Pas ont été évaluées à 335 millions de dollars. Les autres expéditeurs font face à des tarifs pouvant être six fois plus élevés, ils doivent payer des suppléments pour l'amélioration capitalisée des voies ferrées, et ils doivent également affronter la concurrence sur les marchés mondiaux. Or, ils estiment qu'à l'heure actuelle, leurs produits servent à

**FIGURE 3**  
**CN & CP CAPITAL INVESTMENT**  
**NEEDS (1981-85)**



Notes: "Needs" means amount needed to handle all forecast traffic. All dollar amounts are current at time of spending.  
 Sources: CN Rail, CP Rail

(WESTAC, octobre 1981)



combler ces pertes en interfinançant le transport des céréales. Ces pertes menacent maintenant de faire obstacle à la croissance des marchés d'exportation, et d'obliger le Canada à compter sur des taux d'intérêt élevés pour protéger la valeur du dollar.

Les sociétés ferroviaires ont fait savoir qu'il leur faudra 7,7 milliards de dollars d'ici 1985 pour être à même de satisfaire la demande prévue à l'exportation. Elles ont déclaré qu'elles pourraient, grâce aux bénéfices non répartis et à des emprunts, recueillir une somme de 4,6 milliards (voir le graphique 3). Le reste, soit 3,1 milliards, serait disponible si le tarif du transport des céréales destinées à l'exportation était relevé jusqu'à un niveau compensatoire. Si on le faisait dès maintenant, les sociétés de chemins de fer pourraient peut-être réussir à mettre en place la capacité dont nous aurons besoin au milieu de la décennie.

La position traditionnelle de la Colombie-Britannique à l'égard du tarif du Pas est bien connue. Le tarif du transport des céréales destinées à l'exportation doit être relevé jusqu'à un niveau compensatoire, et si des subventions étaient nécessaires, le gouvernement fédéral devrait les verser directement aux agriculteurs. Cependant, la solution nous préoccupe plus que les détails.

La Colombie-Britannique se réjouit que le gouvernement du Canada ait décidé de réserver 1,3 milliard de dollars au cours des quatre prochaines années afin que le réseau ferroviaire ait la capacité voulue le moment venu. Le ministre des Transports nous a encouragés lorsqu'il a déclaré qu'il préparait une solution d'ensemble, prévoyant notamment, par voie de consultation, de coordination et de compromis, la révision du tarif du transport pour les céréales destinées à l'exportation. Des expéditeurs de tous les secteurs économiques de l'Ouest canadien nous ont fait comprendre qu'une solution globale comme celle-là était justement ce qu'il fallait.

La Colombie-Britannique espère que ce processus débutera au plus tôt. Même lorsqu'elles auront été libérées de leurs contraintes financières actuelles, les sociétés ferroviaires feront encore face à des défis de taille, et devront s'y attaquer sans tarder (voir le tableau 1).

La capacité des ports est tout aussi importante que celle du réseau ferroviaire pour la mise en valeur de nos marchés d'exportation. Des installations portuaires convenables et efficaces doivent être disponibles pour que nous demeurions un fournisseur fiable. Or, par exemple, il a fallu faire preuve d'une ténacité extraordinaire pour éviter que le projet d'exploitation houillère du nord-est de la

Colombie-Britannique, le plus important au pays à l'heure actuelle dans le domaine des ressources, ne tombe victime d'incertitudes quant aux installations portuaires à Prince Rupert. Il nous faut un système de planification et de mise en valeur des ports qui soit sensible aux besoins de la province et de la région qu'il dessert.

Lundi, le ministre des Transports a déposé au Parlement un projet de loi sur les ports, qui modifie les dispositions législatives régissant les ports à l'heure actuelle. On y parle de soutenir le commerce international, et de réaliser certains objectifs économiques et sociaux à l'échelle nationale, régionale et locale. Ce sont là des objectifs auxquels souscrit la Colombie-Britannique, tout comme ceux qui ont trait à l'efficacité, à l'accessibilité et à la coordination avec d'autres modes de transport.

La Colombie-Britannique estime elle aussi qu'il y aurait lieu d'accroître l'autonomie des ports au niveau local. Or, à cette fin, elle recommande la création d'une Administration des ports du Pacifique chargée de planifier, de mettre en valeur et, au besoin, d'exploiter elle-même le réseau de ports de la côte du Pacifique. Cet organisme serait dirigé par un conseil d'administration où seraient représentés le gouvernement fédéral, les provinces concernées, les ports et d'autres agents de la région. Les principaux ports auraient

au moins autant d'autonomie dans leurs opérations qu'en vertu du nouveau projet de loi.

Ces mesures d'ensemble que propose la Colombie-Britannique, soit la révision des tarifs du transport des céréales destinées à l'exportation, l'accroissement de la capacité du réseau ferroviaire et la révision du système actuel de gestion des ports, seraient profitables pour tous les Canadiens. Les objectifs d'exportation de céréales canadiennes exigent que l'on mette en place, tant vers l'est que vers l'ouest, de meilleurs réseaux de transport (voir le tableau 2). Avec d'énormes projets de construction, les fabricants d'acier et d'équipement de transport de l'Est du pays devront accroître leur production. L'expansion de l'industrie minière, qui sera nécessaire pour que la quantité de matériaux prévue soit disponible, stimulera encore davantage nos exportations.

Le temps est venu d'agir dans le secteur du transport de l'Ouest canadien.



TABLEAU 1:      Liste partielle d'investissements requis au  
titre de la capacité matérielle des chemins  
de fer pour les années 80

---

	(en millions de dollars courants)
Voie du nord (CN) jusqu'à Prince Rupert	575
Projet de tunnel (CP) à Rogers Pass	534
Gare de Vancouver (CN)	105
Accès ferroviaire à Roberts Bank (avec viaduc)	20
Voie principale du CN, Winnipeg à Valemount	880
Voie principale du CN, Valemount à Vancouver	950
Voie secondaire de BCR, Anzac-Tumbler Ridge	374
	(liste non exhaustive, tirée de sources diverses)

TABLEAU 2:      Investissements à court terme du CN  
au titre des voies ferrées, par province de l'Ouest

---

	(en millions de dollars)			
	1980	1981	1982	1983
Manitoba	14,3	6,4	11,0	1,7
Saskatchewan	7,4	11,3	10,2	--
Alberta	16,9	53,7	65,6	98,9
Colombie-Britannique	6,6	26,0	72,3	145,2
Voie du nord de la Colombie-Britannique	--	--	60,0	75,0
TOTAL	45,2	97,4	219,1	320,8

Annexe

Groupe d'étude  
sur  
la crise du transport ferroviaire au Canada

---

Président: M. Garnet T. Page, président  
The Coal Association of Canada

Vice-président: M. T. M. Burns, président  
Association canadienne d'exportation

M. Howard Falkenburg, président  
Western Agricultural Conference

M. Ivan MacMillan  
Prairie Farm Commodity Coalition

Membres: M. Jean Bélanger, président  
Association canadienne des fabricants de  
produits chimiques

M. Kevin Doyle, président  
Sultran Limited

M. Roger Hatch, président  
Canpotex Ltd.

M. Don Lanskail, président et directeur général  
Conseil des industries forestières de  
Colombie-Britannique

M. Tom McTague, président  
Ligue canadienne du trafic industriel

M. P. A. Phillips, président  
Association des manufacturiers canadiens

M. John W. C. Smythe, président  
Comité du transport des marchandises  
The Canola Crushers of Western Canada

Les chiffres cités dans le présent document sont extraits d'une analyse réalisée en octobre 1981 par le Conseil consultatif de l'Ouest sur les transports (Westac) et intitulée "The Crisis in Rail Capacity and Financing".

Westac regroupe les gouvernements provinciaux, des transporteurs, des expéditeurs et des syndicats de l'industrie du transport de l'Ouest canadien.

On peut se procurer des exemplaires de l'analyse à l'adresse suivante:

Western Transportation  
Advisory Council  
910 - 885, rue Dunsmuir  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6C 1N5





JOINT STATEMENT

BY THE

HONOURABLE A. BRIAN PECKFORD

PREMIER OF NEWFOUNDLAND

AND

HONOURABLE H. NEIL WINDSOR

MINISTER OF DEVELOPMENT

AT THE

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY

OTTAWA

1982-02-03





## AGENDA ITEM II; ECONOMIC DEVELOPMENT:

### Provincial Statement:

Mr. Chairman:

- I consider the terms Economic Development and Regional Development to mean the same thing. I am sure you also have this view; virtually all of the development opportunities in your policy document "Economic Development For Canada In the 1980's" are identified on a regional basis. Recognition of this in your subsequent cabinet reorganization encourages me to conclude that Regional Development policies will now be implemented with more vigour following many months of almost no action on this front.
- Many of the items we shall discuss today were covered at last summer's Premiers' Conference. I am happy to note the degree of similarity between our Communique from that Conference and your Economic Development Policy document. In particular I would note the similarities of our concerns with respect to Regional Development, Export Development, transportation, competition and productivity, Canadian ownership policies, and Human Resource Development.
- I have described in my Opening Statement and in my remarks on the Economic Management, the level of economic disparity between my Province and the rest of Canada. I shall not repeat it here other than to say that Newfoundland is without doubt the poorest province in Confederation; the disparity gap is widening and it will require several decades of phenomenally rapid economic growth to close that gap. I therefore have very definite views on the issue of Regional Development.

- In the previous sessions of this Conference I have outlined also how macro-economic policies which are implemented to serve the interests of the more dominant sectors of the Canadian economy can, and do, have perverse effects on the economy of my Province. In particular I am thinking of national monetary, fiscal and exchange rate policies. Given these problems I look to national regional development policies not only to develop the potential of the Newfoundland economy, but also to offset the negative impact of other national economic policies.
- The new federal economic development policy and the subsequent federal Cabinet reorganization are based on the projects and opportunities identified in the Report of the Major Projects Task Force. I would note that out of a total of \$440 billion of projects identified in that Report some \$20 billion or 4.6% are in Newfoundland. This is ample evidence that my Province has the potential for development. What is lacking is the capacity to lay the necessary groundwork to facilitate that development. I welcome any new federal policies and organizational structures that will assist us in this work.
- I am, as I said yesterday, particularly anxious to see the impediments to the development of the Labrador hydro resources removed. I recall that at the last First Ministers' Conference on the Economy an Agreement was concluded to establish the Lower Churchill Development Corporation. That Corporation has made substantial progress with design and other preparatory work. It would be very appropriate if this Conference could provide a further impetus to this project in terms of some understanding on the problems associated with the market delivery of electric power produced in Labrador.



- I would remind you Mr. Chairman that to achieve the full benefits for Canada from all of these major developments, including the Lower Churchill, will require a great deal of joint planning, consultation and coordination between both orders of government and with the private sector. For my part I welcome the new emphasis on regional development. It is my sincere hope that the implementation structure you have announced will permit full consultation and cooperation. It would be unfortunate indeed if that structure was used in an attempt to bypass the provinces or to diminish the Provinces' legitimate and essential role in the economic development process.

Mr. Chairman:

- I will now review our experience with regional development over the past several years and the proposals we now have before your government.
- The Department of Regional Economic Expansion (DREE) was set up in 1968. Its purpose was threefold:
  - (1) to encourage economic expansion in areas of Canada where the growth of employment and income had been lagging;
  - (2) to assist in the social adjustment required to enable people of an area to take advantage of any new opportunities created; and
  - (3) to provide incentives to industry to assist them in creating or increasing employment opportunities in the slow growth areas of Canada.

These objectives are as valid now as they were in 1968.

- Initially, most DREE expenditures were channelled into what became referred to as "special" or "growth" areas. In 1974, Special Areas Agreements were replaced by General Development Agreements (GDA) with each Province. At the time of signing of the GDA in Newfoundland, the then Federal Minister described the Agreement as a detailed plan of action worked out in co-operation between the Federal and Provincial Governments. The main sectors identified in the GDA for Newfoundland, were forestry, fisheries, agriculture, tourism, oceans science technology, construction, highways, water and sewer, housing, minerals and manufacturing, as well as agreements aimed at specific locations. It was designed to cover virtually every sector or service which would impact upon development by eliminating constraints which stood in the way of economic development opportunities.
- Since the time of signing the GDA, twenty-one (21) specific subsidiary agreements have been signed. The impact of those agreements have indeed been significant in allowing Newfoundland to move ahead in certain areas where otherwise no progress would have been possible.
- Between 1971-72 and 1979-80, DREE expenditures in my Province were substantial even though they did not keep abreast of inflation. It increased from \$31.2 million in 1971-72 to \$76.2 million in 1979-80. After that, however, expenditures fell off drastically to \$46.5 million in 1980-81 and to less than \$40 million during the current fiscal year. It is interesting to note that if we were to achieve the same level of regional development activity in 1982 as was achieved in 1979/80, a federal expenditure in the order of \$125 million would be required.

- This drastic reduction in federal regional development activity has had very negative impacts and instead of creating employment, the reverse has been true. In fact, many construction firms over the past 12 months have been forced to close because the Province is not in a financial position to pick up the slack created by the reduction in federal funding.
- The apparent breakdown in Federal Regional Development policy is attributable to a number of actors primary among which was the so-called lack of federal visibility.

Mr. Chairman:

- The new organization which you have chosen to deliver regional development policy is really not an issue. The important point is that the federal government has a regional development policy and that it is implemented. In effect, there must be a political will to embark upon joint development initiatives as there was in the early 1970's. My Province has presented eight regional development proposals. I shall review these here.

(1) Institute of Fisheries and Marine Technology

A proposal to construct the Institute was originally made in 1977. A revised proposal costing \$25 million was submitted to DREE in September, 1980. Because of the delays construction costs are now in the order of \$30 million.

(2) Secondary Highway Upgrading

A proposal valued at \$131 million was submitted to DREE in June 1980. This current year will represent the first year since DREE's existence that this Province has not had the benefit of a



cost-shared program on secondary highways even though our provincial highway system is still inadequate and sub-standard.

(3) Industrial-Commerical Development

A proposal valued at \$68 million was submitted to DREE in June 1980. This proposal covered such areas as industrial park development, studies, research and development, etc.

(4) NORDCO

In June 1979 the Province requested a second agreement to continue with programs implemented through NORDCO since the inception of the GDA. The five year cost associated with the Agreement was \$6.5 million.

(5) Corner Brook Harbour Development

A proposal to create waterfront land in Corner Brook was originally made in 1977. Consideration of this proposal was delayed because of the necessity of undertaking an environmental assessment. This was completed some time ago and indicated that the proposed development would have no adverse impact on the area and could possibly improve it. It is estimated that this project will cost in the vicinity of \$40 million.

(6) Mineral Development

In October 1980 the Province proposed to DREE a five-year continuation of the mineral research program commenced in 1976. The value of the proposal was \$35 million and covered such areas as geological, geochemical and geophysical surveys, and assessing the potential of identified mineral deposits.



(7) Land Surveying and Mapping

In September 1978 the Province proposed a \$9.0 million program to continue with the surveying and mapping commenced under previous agreements.

(8) Forest Economic Stimulation Program

In July 1981 the Province made a proposal to continue the program implemented during the last three years. That program was very successful in enabling a number of worthwhile forest programs to be undertaken in areas of very high unemployment. The new proposal would cost in the vicinity of \$15 million.

(9) Quite recently we have forwarded to the Federal Government a Comprehensive Fisheries Development Proposal. This Program would concentrate on fishing facilities and infrastructure and is valued at \$144 million.

- We need to be assured that these proposals will receive detailed consideration within the new federal framework. They are of utmost importance in removing bottlenecks to development and providing an impetus to creating employment, particularly in our depressed construction industry. I request an early meeting of Ministers to review each of these proposals and to discuss future directions to be followed in formulating new regional development initiatives.



DOCUMENT:- 800-16/026

DECLARATION COMMUNE

DE

L'HONORABLE A. BRIAN PECKFORD

PREMIER MINISTRE DE TERRE-NEUVE

ET DE

L'HONORABLE H. NEIL WINDSOR

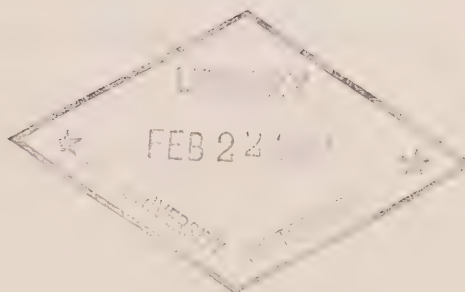
MINISTRE DU DEVELOPPEMENT

AU COURS DE

LA CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

OTTAWA

Le 3 février 1982







ARTICLE II DE L'ORDRE DU JOUR; DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE:

Déclaration:

Monsieur le Président,

- Je considère que les expressions Développement économique et Développement régional sont synonymes. Je suis sûr que vous partagez mon point de vue; presque toutes les possibilités de développement figurant dans votre document intitulé "Le développement économique du Canada dans les années 80" sont établies en fonction des régions. La reconnaissance de cette réalité dans la restructuration ministérielle que vous avez annoncée récemment me porte à conclure que les politiques de développement régional seront maintenant mises en oeuvre avec plus de vigueur, à la suite de nombreux mois d'inactivité sur ce plan.
  
- Bon nombre des sujets dont nous traiterons aujourd'hui l'ont été au cours de notre rencontre de l'été dernier. C'est avec plaisir que je constate la similitude entre notre communiqué final de cette Conférence et votre document de politique de développement économique. En particulier, j'aimerais souligner que nous partageons les mêmes préoccupations au sujet du développement régional, du développement des exportations, du développement des transports, de la compétitivité et de la productivité, des politiques de propriété canadienne et du développement des ressources humaines.



projets désignés dans ce rapport, environ 20 millions de dollars (4,6%) devraient être réalisés à Terre-Neuve. Il s'agit là d'une preuve concrète que ma province dispose de possibilités de développement. Ce qu'il nous manque, c'est la capacité de jeter les bases nécessaires à ce développement et nous accueillerons avec plaisir toute nouvelle politique fédérale ou structure administrative qui nous permette de corriger cette déficience.

- Comme je l'ai déclaré hier, je suis particulièrement soucieux de voir éliminer les obstacles à la mise en valeur de nos ressources hydro-électriques au Labrador. Je me souviens qu'à la dernière Conférence des Premiers ministres sur l'économie, nous avons convenu de créer la Société de développement du Bas Churchill. Celle-ci a accompli des progrès concrets dans le domaine de la conception et dans les autres travaux préparatoires qui étaient nécessaires. Il serait très opportun que nous prenions, à cette Conférence, des mesures destinées à donner un nouvel élan à ce projet, en comprenant les problèmes que pose la livraison sur le marché de l'électricité produite au Labrador.
- Je vous rappellerai, Monsieur le Président, que pour que le Canada tire pleinement profit de tous ces grands projets, y compris le projet du Bas Churchill, il faudra que les deux paliers de gouvernement et le secteur privé oeuvrent de concert. Pour ma part, je me réjouis de l'accent qui est mis sur le développement





Ces objectifs sont aussi valables qu'ils l'étaient en 1968.

- Au départ, la plupart des dépenses du MEER profitaient à ce qu'il était convenu d'appeler des régions "spéciales" ou "de croissance". En 1974, les ententes touchant des régions spéciales ont été remplacées par des ententes cadres de développement conclues avec chaque province. Lors de la signature de l'entente cadre de développement avec Terre-Neuve, le ministre fédéral d'alors décrivit l'entente comme un plan d'action détaillé établi conjointement par le gouvernement fédéral et les provinces. Voici les principaux secteurs désignés dans l'entente cadre de développement conclue avec Terre-Neuve: l'industrie forestière, le secteur de la pêche, l'agriculture, la tourisme, les techniques océanographiques, la construction, le réseau routier, les réseaux de distribution des eaux et d'égout, l'habitation, le secteur minier et manufacturier. Certaines localités bénéficiaient en outre de dispositions particulières. Cet accord portait sur presque tous les secteurs ou les services qui influeraient sur le développement économique.
- Depuis la signature de l'entente-cadre de développement, vingt-et-une (21) ententes auxiliaires particulières ont été conclues. Les répercussions de ces ententes ont été très importantes puisqu'elles ont permis à Terre-Neuve de faire des progrès dans certains domaines où elle piétinait.



Monsieur le Président,

- Notre propos n'est pas de mettre en cause la nouvelle organisation que vous avez choisie pour exécuter la politique d'expansion régionale. Le point important est que le gouvernement fédéral ait une politique d'expansion régionale et que celle-ci soit mise en oeuvre. En fait, il doit y avoir, comme au début des années 70, une volonté politique d'entreprendre des mesures conjointes de développement. Ma province en a présenté huit que je voudrais résumer ici:

(1) Institut de technologie des pêches et de la mer

Une proposition avait déjà été faite en 1977 pour la construction de l'Institut. Une nouvelle proposition dont le coût s'élevait à 25 millions de dollars a été présentée au MEER en septembre 1980. En raison des retards, les coûts de construction se montent à 30 millions de dollars.

(2) Amélioration des routes secondaires

Une proposition d'une valeur de 131 millions de dollars a été présentée au MEER en juin 1980. Cette année ce sera la première depuis la création du MEER que notre province ne bénéficie pas d'un programme de partage des coûts pour la construction de routes secondaires, même si notre réseau routier est encore insuffisant et de qualité inférieure.





(6) Développement minier

En octobre 1980, la province a proposé au MEER de poursuivre pendant cinq autres années le programme de recherche minière entrepris en 1976. Le coût de la proposition s'élevait à 35 millions de dollars et intervenait le domaine des études géologiques, géochimiques et géophysiques, ainsi que l'évaluation du potentiel des gisements repérés.

(7) Levés et cartographie

En septembre 1978, la province a proposé la mise sur pied d'un programme de 9 millions de dollars destiné à poursuivre les levés et les travaux de cartographie commencés en vertu d'accords précédents.

(8) Programme de stimulation économique des entreprises forestières

En juillet 1981, la province a présenté une proposition visant à poursuivre le programme mis sur pied au cours des trois dernières années. Ce programme a connu un grand succès et a permis de réaliser un certain nombre de projets importants dans des régions où sévit un chômage élevé. Le coût de la nouvelle proposition se monterait à environ 15 millions de dollars.



DOCUMENT: 800-16/027

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY

NEWS RELEASE

Grain Summit Vital, Blakeney Says

Government of Saskatchewan

February 1982







## GRAIN SUMMIT VITAL, BLAKENEY SAYS

Grain Summit '82 will provide a forum for governments to discuss grain market opportunities with the Canadian Wheat Board, and then to consider how those opportunities will affect Canada's transportation system, Saskatchewan Premier Allan Blakeney said today in Ottawa.

The meeting, sponsored by the province of Saskatchewan, is scheduled for Feb. 15 and 16 in Regina. The four western provinces, the federal government, and the Canadian Wheat Board have been invited to attend.

Blakeney said that farmers need to know if the Wheat Board is still predicting export sales of 30 million tonnes by 1985 and 36 million tonnes by 1990, compared to annual grain exports of 20 million tonnes in the late 1970's.

The Wheat Board will also be asked to clarify the nature of additional export sales. That is, will the increased sales come from hard red spring wheat, from feed grains, from rapeseed? Will the demand be for raw product or processed products?

"It is important to know from those who know best what the market is, and what the price will be," Blakeney said.

He pointed out that net cash flows for farmers are expected to be down 22 percent in 1982 from 1981. Farm cash receipts are expected to increase only four percent in 1982 while expenses are likely to increase 12 percent.



Canadian Wheat Board asking prices for top-grade spring wheat were \$215/tonne at Thunder Bay on Dec. 23, 1981 compared to \$262.62 a year ago and \$220 two years ago.

"We will want to discuss the production implications arising out of market opportunities and price. Farmers can hardly be expected to increase production, which will be expensive, if the price they receive bears no relation to the cost of production," Blakeney said.

"As a result of these discussions of market and price, we will naturally want to discuss the issue of transportation capacity.

"Canada's rail system is an essential tool of economic development. In 1980, Canada moved nearly \$20 billion worth of grain, potash, coal, sulphur, lumber and other commodities to export markets by rail. That's \$20 billion worth of foreign earnings that help Canada's balance of payments.

"If we are to expand these export sales, investment is needed to increase the capacity of our rail system, particularly in western Canada."

How this capacity will be developed is the real issue in the rail transportation debate, the premier said.

Saskatchewan believes investment in rail capacity is a good investment for the people of Canada. Because of its importance to the country, transportation should be treated as a public utility.





Public investment will be money well spent. It will provide jobs today, and dividends in the future.

Blakeney said transportation is a federal government responsibility, but Saskatchewan is willing to co-operate in a policy of public investment to increase the capacity of the western rail system.

The province has already purchased 1,000 hopper cars at \$55 million which are now operating on the country's rail lines. In the 1980-81 crop year, those cars moved over eight million bushels of grain to export positions.

"The federal government has allocated \$1.3 billion to western rail capacity expansion. This money should be invested in specific improvements to the west's rail system," Blakeney said.

"Our concern is ensuring there is sufficient transportation capacity in Western Canada to meet export targets for all bulk commodities.

"Grain is of particular importance to these exports, contributing \$5 billion in 1980 to our balance of payments.

"There is a need for a detailed look at the capacity issue of the rail system in relation to the larger issues surrounding grain-- issues of market, issues of price."

Premier Blakeney said the premiers of Alberta and Manitoba, and the commissioners of the Canadian Wheat Board, have agreed to attend Grain Summit '82.



British Columbia has indicated it will respond to the invitation this week. Discussions regarding the federal government's participation at the conference are continuing.

If events prevent the federal government from attending on Feb. 15 and 16, Premier Pawley and Premier Lougheed, as well as the commissioners of the Canadian Wheat Board, have said the alternate dates of Feb. 22 and 23 would be acceptable.

The conference will be closed so that the Wheat Board can be frank with governments in a way in which it might not be in an open conference.





DOCUMENT: 800-16/027

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

COMMUNIQUE DE PRESSE

Pour M. Blakeney, le Sommet des céréales est d'importance capitale

Gouvernement de la Saskatchewan

Février 1982





POUR M. BLAKENEY, LE SOMMET DES CEREALES EST D'UNE IMPORTANCE CAPITALE

Le premier ministre de la Saskatchewan, M. Allan Blakeney, a déclaré aujourd'hui à Ottawa que le Sommet des céréales de 1982 servira de lieu de délibération où les gouvernements pourront examiner avec la Commission du blé les possibilités qu'offre le marché des céréales et déterminer de quelle façon ces possibilités modifieront le réseau de transport du Canada.

Cette réunion parrainée par la Saskatchewan doit avoir lieu les 15 et 16 février à Regina. Les quatres provinces de l'Ouest, le gouvernement fédéral et la Commission du blé ont été invités à y assister.

D'après M. Blakeney, les agriculteurs doivent savoir si la Commission prévoit toujours des exportations de l'ordre de 30 millions de tonnes d'ici 1985 et de 36 millions d'ici 1990 alors que le volume des exportations annuelles de céréales était de 20 millions de tonnes à la fin des années 1970.

On demandera à la Commission de préciser quelles variétés seront touchées par ces exportations additionnelles. Cette augmentation des ventes portera-elle sur le blé rouge vitreux du printemps, sur les grains de provende ou sur le colza? Est-ce que ce sera une demande de produits bruts ou de produits traités?

Selon M. Blakeney, "il est important d'obtenir des renseignements de ceux qui connaissent mieux le marché et de savoir quels seront les prix".

Il a ajouté qu'on prévoit que les ressources nettes d'autofinancement des agriculteurs diminueront de 22 pour cent en 1982 comparativement à 1981. Le rendement agricole ne devrait augmenter que de quatre pour cent en 1982 tandis que les dépenses augmenteront vraisemblablement de douze pour cent.

Le 23 décembre 1981, à Thunder Bay, le prix demandé par la Commission pour le blé de printemps de première qualité était de 215 \$ la tonne, comparativement à 262.62 \$ il y a un an et 220 \$ il y a deux ans.

"Nous cherchons à savoir, a déclaré M. Blakeney, quelles seront les conséquences de l'état du marché et des prix sur la production. On peut difficilement s'attendre à ce que les agriculteurs accroissent à grands frais leur production si le prix qu'ils obtiennent n'est pas établi en fonction des coûts de production.

A l'issue de ces discussions sur le marché et les prix, nous souhaiterons tout naturellement aborder la question du transport.

Le réseau ferroviaire canadien est un instrument indispensable au développement économique. En 1980, le Canada a acheminé par chemin de fer aux marchés d'exportation pour près de 20 milliards de dollars de céréales, de potasse, de houille, de soufre, de bois et d'autres produits. Ces recettes provenant de l'étranger ont amélioré la balance des paiements du Canada.



Des investissements sont requis pour accroître la capacité de notre réseau ferroviaire, surtout dans l'Ouest canadien, si nous voulons exporter davantage."

Le Premier ministre a déclaré que les moyens à mettre en oeuvre pour obtenir cette capacité constituent la vraie question au centre du débat sur le transport ferroviaire.

La Saskatchewan croit que l'investissement dans le transport ferroviaire est un investissement utile pour les Canadiens. En raison de son importance pour le pays, le transport doit être considéré comme un service public. Il s'agit d'un bon placement qui créera des emplois aujourd'hui et rapportera beaucoup demain.

M. Blakeney a précisé que le transport relève du gouvernement fédéral mais que la Saskatchewan est prête à collaborer à un programme d'investissements publics visant à accroître la capacité du réseau ferroviaire dans l'Ouest.

La province a d'ailleurs consacré 55 millions de dollars à l'achat de 1 000 wagons-trémie qui roulent déjà partout au pays. Au cours de l'année-récolte 1980-1981, ces wagons ont acheminé aux points d'exportation plus de huit millions de boisseaux de céréales.

"Le gouvernement fédéral a prévu 1,3 milliards de dollars pour augmenter la capacité du réseau ferroviaire dans l'Ouest, a précisé M. Blakeney, et cette somme devrait servir à apporter des améliorations précises à ce réseau.

Nous voulons surtout que la capacité de transport soit suffisante dans l'Ouest du Canada pour que toutes les marchandises en vrac destinées à l'exportation puissent être acheminées.

Parmi ces exportations, les céréales ont une importance particulière puisqu'elles ont contribué 5 milliards de dollars à notre balance des paiements en 1980.

Il faut étudier en détail la question de la capacité du réseau ferroviaire en faisant les liens nécessaires avec les autres questions de plus grande portée qui concernent les céréales, comme celles des marchés et des prix."

M. Blakeney a ajouté que les premiers ministres de l'Alberta et du Manitoba ainsi que les commissaires de la Commission canadienne du blé ont accepté de participer au Sommet des céréales en 1982.

La Colombie-Britannique a fait savoir qu'elle répondrait à l'invitation cette semaine. Les échanges se poursuivent concernant la participation du gouvernement fédéral à cette conférence.

MM. Pawley et Lougheed ainsi que les commissaires de la Commission canadienne du blé ont indiqué qu'ils accepteraient que le Sommet ait lieu les 22 et 23 février si le gouvernement fédéral n'était pas en mesure d'y participer les 15 et 16 février.

La conférence se déroulera à huis clos pour que la Commission du blé ne soit pas obligée de ménager les opinions qu'elle voudrait transmettre aux gouvernements, comme elle devrait le faire s'il s'agissait d'une conférence publique.



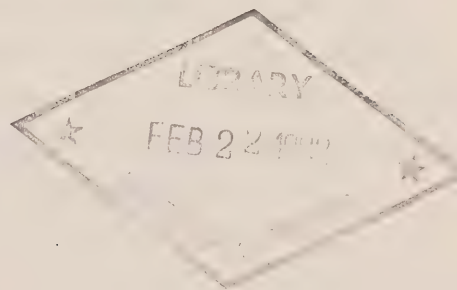


DOCUMENT: 800-16/028

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY

TCHORZEWSKI FEARS MEDICARE THREATENED

SASKATCHEWAN



Ottawa  
February 1982



## Tchorzewski Fears Medicare Threatened

In its determination to cut transfer payments to the provinces, the Federal government could be throwing away any chance it had to improve national health care standards in Canada, Saskatchewan Finance Minister Ed Tchorzewski said today in Ottawa.

"How can the federal government expect to get provincial co-operation in clarifying and strengthening health care standards, when it is proposing massive cuts in support for Medicare", Tchorzewski said.

Under Established Programs Financing, the federal government provides funding support for established, long-term provincial programs including hospitalization, medical care and post-secondary education. In November 1981, the federal government announced that it would reduce its share of financial support to the provinces for the established programs. Over the next five years, total federal cut backs to these essential programs are estimated to be \$6 billion.

"My fear is not simply the cutting of over \$214 million to Saskatchewan established programs over 5 years. The federal government has warned the provinces that it will escalate cuts to these programs even further in 1983, if the provinces do not agree to improved national standards for health care", Tchorzewski said.

Saskatchewan believes there is a real opportunity during this review of Established Programs Financing to have all governments commit themselves to a clear definition of objectives in the Canadian health system.

"An explicit statement on the objectives of the Canadian health system has been required for some time. Saskatchewan has always maintained that the Canadian health system does not have objectives which are explicitly spelled-out, nor a clear outline of the respective responsibilities and obligations of all governments of the maintenance of health standards.

Federal contributions to the Established Programs Financing arrangements need to be tied to clearly defined national health objectives.

A review of this nature would require the utmost federal-provincial cooperation under the best of circumstances, Mr. Tchorzerwki said.

The federal government does not realize the risks involved here. How can Ottawa expect all provinces to cooperate in a health program review given its financial ultimatum to the provinces?"

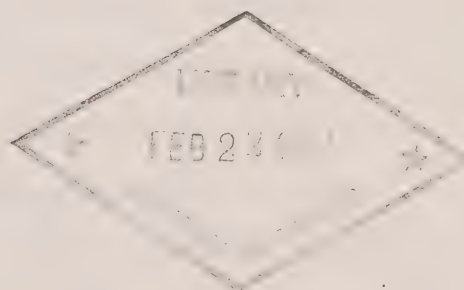


DOCUMENT: 800-16/028

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

Tchorzewski croit l'assurance-maladie menacée

SASKATCHEWAN



Ottawa  
Février 1982



### Tchorzewski croit l'assurance-maladie menacée

• Dans sa détermination de réduire les paiements de transfert aux provinces, le gouvernement fédéral pourrait bien rejeter toute chance qu'il avait d'améliorer les normes nationales de soins de santé au Canada, a déclaré aujourd'hui à Ottawa le ministre des Finances de la Saskatchewan, M. Ed Tchorzewski.

"Comment le gouvernement fédéral peut-il espérer obtenir la coopération des provinces pour ce qui est de clarifier et d'appliquer des normes de soins de santé, lorsqu'il propose de réduire considérablement le financement accordé à l'assurance-maladie ", a dit M. Tchorzewski.

En vertu du Financement des programmes établis, le gouvernement fédéral finance les programmes provinciaux à long terme déjà créés, y compris l'hospitalisation, les soins médicaux et l'enseignement postsecondaire. En novembre 1981, le gouvernement fédéral annonçait son intention de réduire la part du financement jusque-là accordé aux provinces pour leurs programmes établis. La somme que le fédéral compte ainsi retirer à ces programmes essentiels d'ici à cinq ans se chiffrerait au total à \$6 milliards.





"Ce que je crains, ce n'est pas seulement la réduction de \$214 millions aux programmes établis de la Saskatchewan d'ici à cinq ans. Le gouvernement fédéral a averti les provinces qu'il réduirait encore davantage le financement de ces programmes en 1983 si les provinces ne souscrivent pas à de nouvelles normes nationales de soins de santé", a ajouté M. Tchorzewski.

La Saskatchewan estime que cette révision du Financement des programmes établis fournit à tous les gouvernements une occasion rêvée de s'entendre avec précision sur les objectifs du système médical canadien.

"Il y a quelque temps déjà qu'on réclame un énoncé explicite sur les objectifs du système médical canadien. La Saskatchewan soutient depuis toujours que le système médical canadien n'a pas d'objectifs suffisamment bien arrêtés et que rien ne définit clairement les responsabilités et les obligations respectives de tous les gouvernements quant au maintien des normes de santé.

La contribution fédérale au Financement des programmes établis doit s'appuyer sur des objectifs nationaux nettement définis en matière de santé.



Une révision de cette nature exigerait la coopération fédérale-provinciale la plus complète et ce, dans les circonstances les plus favorables , a conclu M. Tchorzewski.

"Le gouvernement fédéral ne se rend pas compte des risques de sa démarche. Comment Ottawa peut-il espérer que les provinces collaborent à une révision du programme médical quand il leur présente un tel ultimatum financier?"







Government of  
Saskatchewan

Information  
Services

Legislative Building  
Regina, Canada  
S4S 0B3  
(306) 565-6281

# News Release

IMMEDIATE RELEASE

Feb. 1, 1982

Government  
Publications

Finance 82-070

## SASKATCHEWAN PROPOSES ALTERNATIVE ECONOMIC POLICY FOR CANADA

The Saskatchewan government will propose a major shift in the direction of Canadian economic policy at the First Ministers' Conference on the Economy, Finance Minister Ed Tchorzewski said today.

Prior to leaving for the opening of the conference in Ottawa Tuesday, Tchorzewski told a news conference: "We will propose an alternative policy designed to pull Canada out of its current recession.

"We will propose a policy of lower and stable interest rates. We will also propose an increase in productive public investment which would help restore Canadians' confidence in their future," the minister said.

He released a government document, the Road Out of Recession, which details the damage that current federal economic policy has done and outlines Saskatchewan's alternative economic policy for Canada.

"When the current federal policy was introduced in late 1975, Canada's annual rate of inflation was 10.8 per cent. There were about 700,000 Canadians out of work.

"By 1981, inflation was up to 12.5 per cent. Now there are over a million unemployed Canadians. Can anyone seriously claim that this policy has benefitted Canadians?" he said.

"Prior to 1975, the Bank of Canada attempted to minimize interest rate movements. Now, control of interest rates has taken a back seat to control of the money supply. The result has been both high and erratic interest rates."

The current federal policy not only creates economic misery for many Canadians today, but it robs us of our future," Tchorzewski said.

"High and erratic interest rates discourage the kind of investment needed to modernize and expand Canadian industry. Without investment to increase the productivity of Canadian industry, we risk being left behind in an increasingly competitive world market."

Saskatchewan's alternative economic policy is based on three principles, Tchorzewski said.

"Canada needs a monetary policy committed to lower and stable interest rates; Canada can live with a moderate decline in the international value of the dollar which would follow such a monetary policy; and Canadian governments have an obligation to pull the economy out of recession and promote sustained growth by investing in the country's future," the minister said.

"Lower and stable interest rates are the key to restoring confidence in the Canadian economy and to allowing all sectors of the economy to plan with some degree of certainty."

A slight decline in the international value of the Canadian dollar would take place, but Ottawa should accept a decline, not fight it, Tchorzewski said.

"In an exporting nation like Canada that is in the midst of a recession and has unused productive capacity, a lower-valued dollar is good news. New export business would put unemployed Canadians back on the job.

"Lower and stable interest rates will do much to improve our current condition. But they cannot do it alone," the minister said.

"Canada has a mixed economy. To pull us out of our current troubles will take commitment from both the private and the public sectors. The public sector can show confidence in our future by investing now in projects which will improve the productivity and efficiency of the Canadian economy.

"Some investments earn a cash return and quickly pay for themselves. The Potash Corporation of Saskatchewan, for example, not only made a profit last year but it paid a dividend to its shareholders - the people of Saskatchewan.

"Other investments can contribute to a government indirectly. The Saskatchewan Grain Car Corporation moves millions of dollars worth of Saskatchewan grain to export markets each year. That creates more income for Saskatchewan farmers and more tax revenue for the province."

"The time for change is now. Canadian governments have to show the leadership needed to make those changes. We hope they will start Tuesday morning in Ottawa," Tchorzewski said.

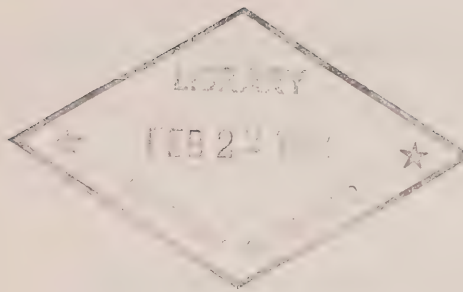
-30-

For further information, contact

Don Humphries  
Communications Co-ordinator  
Saskatchewan Finance Phone 565-6990







COMMUNIQUE

PUBLICATION IMMEDIATE  
Le 1<sup>er</sup> février 1982

Finances 82-070

LA SASKATCHEWAN PROPOSE UNE SOLUTION DE RECHANGE A LA POLITIQUE  
ECONOMIQUE CANADIENNE

Le ministre des Finances de la Saskatchewan, Monsieur Ed Tchorzewski, a annoncé aujourd'hui que son gouvernement proposera une importante réorientation de la politique économique canadienne au cours de la Conférence des Premiers ministres sur l'économie.

Avant de se rendre à Ottawa pour l'ouverture de la conférence mardi, Monsieur Tchorzewski a déclaré en conférence de presse que son gouvernement proposera une politique de rechange visant à sortir le Canada de la récession actuelle.

Le ministre a également déclaré que son gouvernement proposera une politique de réduction et de stabilisation des taux d'intérêt ainsi qu'un accroissement des investissements publics productifs afin de rétablir la confiance des Canadiens.

Il a rendu public un document intitulé "La voie vers une économie meilleure", qui présente en détail les conséquences néfastes de la politique économique fédérale actuelle et qui énonce la politique économique de rechange proposée par la Saskatchewan.



Lorsque la politique fédérale actuelle a été établie à la fin de 1975, le taux annuel d'inflation au Canada était de 10,8%. On comptait environ 700 000 Canadiens en chômage.

En 1981, l'inflation a atteint 12,5%. Actuellement, on compte plus d'un million de chômeurs. Peut-on prétendre sérieusement que les Canadiens ont profité de cette politique?

Avant 1975, la Banque du Canada a essayé de minimiser les fluctuations des taux d'intérêt. Actuellement, elle s'occupe de contrôler la masse monétaire plutôt que les taux d'intérêt. Il en est résulté des taux d'intérêt élevés et instables.

Monsieur Tchorzewski a déclaré que la politique fédérale actuelle non seulement met dans l'embarras bon nombre de Canadiens, mais qu'elle nous dépouille de notre avenir.

Des taux d'intérêt élevés et instables ne stimulent pas les investissements nécessaires à la modernisation et à l'expansion de l'industrie canadienne. Sans investissements permettant d'accroître la productivité de l'industrie canadienne, nous risquons de perdre notre place sur des marchés mondiaux de plus en plus concurrentiels.

Monsieur Tchorzewski a déclaré que la politique économique de rechange proposée par la Saskatchewan est fondée sur trois principes.

Le Canada doit établir une politique monétaire axée sur la





réduction et la stabilisation des taux d'intérêt; le Canada peut accepter une légère diminution de la valeur du dollar sur les marchés de change qui découlerait d'une telle politique monétaire; et les gouvernements canadiens ont l'obligation de sortir l'économie de la récession et de promouvoir une croissance soutenue en s'engageant dans l'avenir.

Ce n'est qu'en réduisant et en stabilisant les taux d'intérêt que nous rétablirons la confiance dans l'économie canadienne et permettrons à tous les secteurs de l'activité économique d'établir leurs plans dans un climat de certitude.

Monsieur Tchorzewski a déclaré qu'il se produirait une légère baisse de la valeur du dollar canadien sur les marchés de change, mais qu'Ottawa devrait l'accepter et non pas l'empêcher.

Dans un pays exportateur comme le Canada, qui est aux prises avec une récession et dont la capacité de production n'est pas pleinement utilisée, une baisse de la valeur du dollar est une bonne nouvelle. L'accroissement des exportations permettrait aux Canadiens en chômage de reprendre le travail.

La réduction et la stabilisation des taux d'intérêt amélioreront sensiblement notre condition actuelle. Mais on ne peut compter que sur ces éléments.

Le Canada a une économie mixte. Pour nous permettre de sortir de nos troubles actuels, il faudra que les secteurs privé et



public s'attaquent tous deux à la tâche. Le secteur public peut démontrer sa confiance dans notre avenir en investissant dès maintenant dans des projets qui permettront d'améliorer la productivité et l'efficience de l'économie canadienne.

Certains investissements produisent un rendement et se paient rapidement d'eux-mêmes. La Potash Corporation of Saskatchewan, par exemple, a réalisé des bénéfices l'an dernier et, en plus, elle a versé un dividende à ses actionnaires, soit la population de la Saskatchewan.

Un gouvernement peut profiter indirectement d'autres formes d'investissement. La Saskatchewan Grain Car Corporation transporte, chaque année, des millions de dollars de céréales de la Saskatchewan vers les marchés d'exportation, ce qui accroît le revenu des agriculteurs de la Saskatchewan et les recettes fiscales de la province.

Des changements s'imposent dès aujourd'hui. Les gouvernements canadiens doivent faire preuve du leadership nécessaire à la mise en place de ces changements. Nous espérons que la conférence qui se tiendra à Ottawa en soit le point de départ.

Pour plus de renseignements, communiquer avec:

Don Humphries

Coordonnateur des communications

Ministère des Finances, Saskatchewan Numéro de téléphone: 565-6990





7 3  
5 2

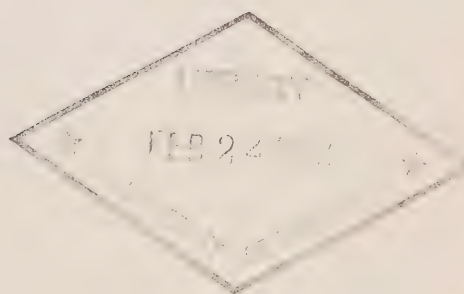
BRIEF REVIEW OF DREE  
EXPENDITURES IN NEWFOUNDLAND  
AND PROPOSALS CURRENTLY PENDING

THE HONOURABLE A. BRIAN PECKFORD  
PREMIER OF NEWFOUNDLAND

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY

OTTAWA

FEBRUARY 1982





- Between 1971-72 and 1979-80, Federal expenditures in the Province through DREE were substantial even though they did not keep abreast of inflation. The level of expenditure rose from \$31.2 million in 1971-72 to \$76.2 million in 1979-80. On a yearly basis, the expenditure was as follows:

1971-72	\$31.2 million
1972-73	29.4 million
1973-74	30.3 million
1974-75	56.0 million
1975-76	60.0 million
1976-77	52.0 million
1977-78	56.5 million
1978-79	56.0 million
1979-80	76.2 million

- After that, however, expenditures fell off drastically to \$46.5 million in 1980-81 and to less than \$40 million during the current fiscal year.
- In order to achieve the same level of DREE activity in 1982 as was achieved in the mid 1970's, a level of Federal expenditure in the order of \$125 million would be required.

REGIONAL DEVELOPMENT PROPOSALS SUBMITTED TO THE  
FEDERAL GOVERNMENT

---

(1) Institute of Fisheries and Marine Technology

A proposal to construct the new Institute was originally made in 1977. A revised proposal costing \$25 million was submitted to DREE in September 1980. The design and cost developed at that time were based on a June 1980 start of construction. With the delays being encountered in signing an agreement, the cost of construction is now in excess of \$30 million.

(2) Secondary Highway Upgrading

A proposal valued at \$131 million was submitted to DREE in June 1980. This current year will represent the first year since DREE's existence that this Province has not had a cost-shared program on highways, even though much work remains to bring the Provincial highway system up to an adequate standard.

(3) Industrial-Commercial Development

A proposal valued at \$68 million was submitted to DREE in June 1980. This proposal covered such areas as industrial park development, studies, research and development, etc.

(4) NORDCO

In June 1979, the Province requested a second agreement to continue the program begun under the first NORDCO Agreement. The five year cost associated with the Agreement was \$6.5 million.

(5) Corner Brook Harbour Development

A proposal to create waterfront land in Corner Brook was originally made in 1977. Consideration of this proposal was delayed because of the necessity of undertaking an environmental assessment. This was



completed some time ago and indicated that the proposed development would have no adverse impact on the area and could possibly improve it. It is estimated that this project would cost in the vicinity of \$40 million.

(6) Mineral Development

In October 1980 the Province proposed to DREE a five-year continuation of the program of mineral research commenced in 1976. The value of the proposal was \$35 million and covered such areas as geological, geochemical and geophysical surveys, and assessing the potential of identified mineral deposits.

(7) Land Surveying and Mapping

In September 1978 the Province submitted to DREE a program, then valued at \$9.0 million, to continue with the surveying and mapping commenced under previous agreements. This new agreement would virtually complete the coverage of the Province and would provide a level of information which would be on par with other Provinces.

(8) Forest Economic Stimulation Program

In July 1981, the Province proposed to DREE that a new agreement, to continue with the program implemented during the last three years, be signed. This was a special agreement involving Canada Manpower and from all indications the program was very successful in enabling a number of worthwhile forest programs to be undertaken in areas of very high unemployment. The new proposal would cost in the vicinity of \$15 million.

- Since announcement of the federal restructuring, the Province has forwarded to the Federal Government a Comprehensive Fisheries Development Proposal. This Program would concentrate on fishing facilities and infrastructure and is valued at \$144 million.
- We need to be assured that all of these proposals will receive consideration within the new federal framework since they are of importance in removing bottlenecks to development. At the same time, they would create much needed employment in our depressed construction industry.
- We have requested an early meeting of Ministers to review these proposals and to discuss future directions to be followed in formulating new agreements.

Document: 800-16/030

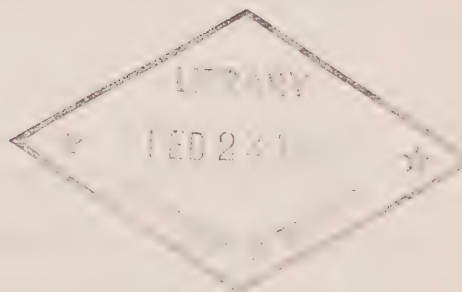
APERCU DES DEPENSES DU MEER  
DANS LA PROVINCE DE TERRE-NEUVE  
ET PROJETS ACTUELLEMENT EN SUSPENS

L'HONORABLE A. BRIAN PECKFORD  
PREMIER MINISTRE DE TERRE-NEUVE

CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

A OTTAWA

FEVRIER 1982







- De 1971-1972 à 1979-1980, les dépenses effectuées par le gouvernement fédéral dans la province par le biais du MEER ont été importantes, même si elles ne se sont pas maintenues au même rythme que l'inflation. Les dépenses sont passées de 31,2 millions de dollars en 1971-1972 à 76,2 millions de dollars en 1979-1980. Voici la répartition annuelle des dépenses:

1971-1972	31,2 millions de dollars
1972-1973	29,4 millions
1973-1974	30,3 millions
1974-1975	56,0 millions
1975-1976	60,0 millions
1976-1977	52,0 millions
1977-1978	56,5 millions
1978-1979	56,0 millions
1979-1980	76,2 millions

- Toutefois, par après les dépenses ont chuté considérablement, se situant à 46,5 millions de dollars en 1980-1981 et à moins de 40 millions au cours de la présente année financière.
- Pour que les activités du MEER en 1982 atteignent le même niveau qu'au milieu des années 70, il faudrait que le gouvernement fédéral affecte des dépenses de l'ordre de 125 millions de dollars.



PROJETS DE DEVELOPPEMENT REGIONAL PRESENTES AU GOUVERNEMENT  
FEDERAL

(1) Institut de technologie des pêches et de la mer

Un projet d'établissement du nouvel institut a été présenté pour la première fois en 1977. Un projet révisé de 25 millions a été présenté au MEER en septembre 1980. Les plans et les coûts établis à ce moment-là se fondaient sur une mise en chantier prévue pour juin 1980. La signature d'une entente étant constamment repoussée, le coût de construction dépasse actuellement les 30 millions de dollars.

(2) Amélioration des routes secondaires

Un projet de 131 millions de dollars a été présenté au MEER en juin 1980. L'année en cours est la première depuis l'existence du MEER où la province n'a aucun programme à frais partagés relatif aux routes, alors qu'il reste tant à faire pour ramener le réseau routier de la province à un état acceptable.

(3) Développement industriel et commercial

Un projet de 68 millions de dollars a été présenté au MEER en juin 1980. Ce projet portait sur des domaines comme l'aménagement des parcs industriels, la réalisation d'études, la recherche et le développement, etc.





(4) NORDCO

En juin 1979, la province a demandé la signature d'une deuxième entente afin de poursuivre le programme commencé en vertu de la première entente NORDCO. Les coûts sur la période de cinq ans de cette entente s'établissaient à 6,5 millions de dollars.

(5) Aménagement du port de Corner Brook

Un projet visant à étendre le rivage du port de Corner Brook a été présenté initialement en 1977. L'examen de ce projet a été retardé en raison de la nécessité d'effectuer d'abord une étude écologique. Cette étude est terminée depuis quelques temps; elle indique que le projet d'aménagement n'aurait aucune conséquence néfaste sur la région et qu'il pourrait probablement l'améliorer. On prévoit que ce projet coûterait environ 40 millions de dollars.

(6) Développement minier

En octobre 1980, la province a proposé au MEER de reconduire pour cinq ans le programme de recherche minière établi en 1976. Le projet était évalué à 35 millions de dollars et comportait des études géologiques, géochimiques et géophysiques ainsi que l'évaluation des gisements repérés.



(7) Levés et cartographie

En septembre 1978, la province a présenté au MEER un programme, alors évalué à 9 millions de dollars, afin de poursuivre les travaux d'arpentage et de cartographie commencés en vertu des ententes précédentes. Cette nouvelle entente permettrait de couvrir presque tout le territoire de la province et de disposer de données comparables à celles des autres provinces.

(8) Programme de stimulation économique du secteur forestier

En juillet 1981, la province a proposé au MEER la signature d'une nouvelle entente qui permettrait de poursuivre le programme qui est en marche depuis trois ans. Il s'agissait là d'une entente spéciale engageant Main-d'oeuvre Canada. Selon toutes les indications, ce programme a très bien réussi à faire lancer une quantité de programmes forestiers utiles dans des régions à très forts taux de chômage. Le nouveau projet coûterait près de 15 millions de dollars.





- Depuis l'annonce de la restructuration du Cabinet fédéral, la province a fait parvenir au gouvernement fédéral un projet détaillé de développement du secteur des pêcheries. Ce programme, évalué à 144 millions de dollars, serait axé sur les installations et l'infrastructure.
- Nous devons recevoir l'assurance que tous ces projets seront étudiés par les nouveaux services fédéraux, étant donné leur importance dans la suppression des obstacles au développement. En même temps, ces projets créeraient les emplois qui manquent tant dans notre chancelante industrie de la construction.
- Nous avons demandé la tenue d'une réunion des ministres le plus tôt possible afin d'étudier ces projets et de définir l'orientation à suivre dans la formation des nouvelles ententes.



FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY

JOINT PROVINCIAL STATEMENT ON  
FISCAL ARRANGEMENTS

Ottawa

February 1982





Joint Provincial Statement on  
Fiscal Arrangements

Mr. Chairman:

As you know, the provinces have proposed a temporary one-year extension of the current Fiscal Arrangements.

The provinces continue to believe that such an extension is absolutely essential because of the flaws in the initial federal proposals - flaws which will undercut the capacity of provinces in general and particularly the have-not provinces to maintain existing programming.

More time is required to redress those flaws and to examine some of the other options on the table.

Therefore, we are proposing a one-year extension of the current system subject to an overall cap of 12% on total federal cash payments, equalization and EPF combined. This would limit the federal expenditure obligation to \$11.5 billion in 1982-83.

The 12% cap means that federal expenditures on these important transfers will increase by less than the 13.5% growth rate in total federal expenditures and less than inflation as reflected by the 1982 personal income tax indexing factor of 12.2%. Moreover and perhaps most importantly from the federal government's viewpoint, it is in line with the Prime Minister's commitment at the opening of this Conference.

Secondly, the cap would be applied on a per capita basis. In this manner, all provinces would share in the costs of the cut on the same basis as their share of the population.

Thirdly, Alberta and British Columbia are prepared to forego their "fiscal dividend" on the EPF tax transfer for 1982-83 and apply that money to compensate those provinces qualifying for equalization which face reductions in their federal EPF cash and equalization payments as a result of Census population adjustments. This is a one time transitional adjustment recognizing that there must be some means negotiated whereby the adjustments related to population for those adversely affected can be phased in under the new arrangements.

This latter measure guarantees those provinces adversely affected by population adjustments a significant degree of compensation covering about 90% of their estimated losses.

This measure illustrates the willingness of the provinces to seek an equitable set of transitional arrangements without imposing all the costs on the federal government.

The saving to the federal government under this provincial compromise proposal is estimated at \$374 million.

In summary, this provincial compromise proposal:

- provides adequate time to review major changes to the Fiscal Arrangements and their impacts on programs and regions without unrealistic and arbitrary time frames;
- provides greater savings consistent with federal government's 1980 Budget target.

- provides a growth rate in federal transfer payments expenditures commensurate with the Prime Minister's commitment at the opening of this Conference and less than the growth rate in other federal expenditure (16.1%) and less than inflation as measured by the personal income tax indexing factor;
- provides compensation to provinces hard hit by reduction in federal cash payments arising from census population adjustments;
- provides provinces with a more realistic level of federal cash transfers to facilitate maintenance of existing programs.

Thank you Mr. Chairman.

# ILLUSTRATION OF CURRENT SYSTEM WITH POPULATION ADJUSTMENTS, 12% CAP, AND INTERIM COMPENSATION

1982-83 (\$ millions)

## POPULATION ADJUSTMENTS

	Current system with population adjustments	Reduction by 12% cap	Net	Losses associated with population adjustment	Compensation: financed by contributions, of Alberta & B.C.**	1982-83 cash Payments after 12% cap, population adjustments, compensation and contribution	Present federal proposal***	Difference vs federal proposal
	1982-83							
NFLD	685	6	679	51	45	724	709	+ 15
PEI	157	1	156	6	6	162	160	+ 2
NS	859	9	850	38	34	884	860	+ 24
NB	704	7	697	50	44	741	721	+ 20
QUE	4227	69	4158	-	-	4158	3471	+687
ONT	2579	93	2486	23		2486	2314	+172
MAN	782	11	771	22	20	791	658	+133
SASK	335	11	324	5		324	307	+ 17
ALTA	644	25	619	-	-118	501	432	+ 69
BC	790	30	760	-	- 31	729	655	+ 74
TOTAL	11762	262	11500*	195	0000	11500	10291	+1209

\* "Target" based on 1981/82 cash escalated at 12%.

\*\* Contribution equivalent to "crossover" or "fiscal dividend"

\*\*\* Without population adjustments; with population adjustment, the federal proposal would cost \$10.403 Million, that is \$112 Million more.



DOCUMENT: 800-16/ 031

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

Déclaration conjointe des provinces  
sur les arrangements fiscaux



Ottawa  
Février 1982



Monsieur le président,

Comme vous le savez, les provinces ont proposé une prolongation temporaire d'un an des Accords fiscaux actuels.

Les provinces sont toujours persuadées de l'absolue nécessité de cette prolongation en raison des lacunes des propositions initiales du gouvernement fédéral, lacunes qui vont entraver la capacité des provinces en général, et plus particulièrement des provinces défavorisées, de maintenir les programmes actuels.

Il est nécessaire de disposer de plus de temps pour corriger ces lacunes et évaluer certaines des autres options possibles.

Dans cette optique, nous proposons que le régime actuel soit maintenu encore un an, sous réserve d'un plafond global de 12% sur le total des transferts financiers consentis par le gouvernement fédéral, pour la péréquation et le FPE réunis. Cela limiterait à 11,5 milliards de dollars l'obligation fédérale pour 1982-1983 au titre de ces dépenses.

Avec un plafond de 12%, les dépenses fédérales au titre de ces importants transferts augmentent d'un pourcentage moindre que le taux de croissance de 13,5% du total des dépenses fédérales et que le taux d'inflation tel que reflété par le facteur d'indexation de l'impôt sur le revenu des particuliers, qui est de 12,2% pour 1982. En outre, et cela est peut-être plus important aux yeux du gouvernement fédéral, cette mesure est conforme à l'engagement qu'a pris le Premier ministre à l'ouverture de la conférence.

En second lieu, le plafond s'appliquerait en fonction d'un calcul par personne. De cette manière, toutes les provinces assumeraient leur part des coûts de cette réduction proportionnellement à leur part de la population.

Troisièmement, l'Alberta et la Colombie-Britannique qui sont prêtes à renoncer à leur "dividende fiscal" sur les transferts fiscaux du FPE pour 1982-1983 et à se servir de cet argent afin d'indemniser les provinces ayant droit à la péréquation et qui doivent faire face à des réductions des montants que leur verse le gouvernement fédéral en espèces dans le cadre du FPE et des paiements de péréquation en raison des rajustements démographiques découlant du recensement. Il s'agit là d'un ajustement transitoire ponctuel, reconnaissant qu'il importe de négocier des moyens permettant d'intégrer graduellement, en vertu des nouveaux accords, les ajustements ayant trait à la population, pour les provinces qui en subissent les contrecoups.

Cette dernière mesure garantit aux provinces qui sont désavantagées par les rajustements de population, une indemnisation significative qui compense environ 90% des pertes prévues.

Cette mesure montre bien la volonté des provinces de rechercher une formule équitable d'arrangements transitoires sans en imposer tous les coûts au gouvernement fédéral.

En vertu de cette proposition provinciale de compromis, l'estimation des économies que réaliserait le gouvernement fédéral est de quelque 374 millions de dollars.

En résumé, cette proposition provinciale de compromis:

- laisse suffisamment de temps pour passer en revue les changements apportés aux Accords fiscaux et leurs répercussions sur les programmes et les régions sans échéanciers arbitraires et irréalistes;
- permet de réaliser de plus grandes économies, conformément à l'objectif du budget de 1980 du gouvernement fédéral;



- prévoit un taux de croissance des dépenses fédérales au titre des paiements de transfert conforme à l'engagement du Premier ministre à l'ouverture de la conférence et inférieur au taux de croissance des autres dépenses fédérale (16,1%) et au taux d'inflation tel que mesuré par le facteur d'indexation de l'impôt sur le revenu des particuliers;
- fournit une compensation pour les provinces qui sont durement touchées par la réduction des paiements en espèces versés par le gouvernement fédéral, réduction découlant des révisions de la population suite au recensement;
- assure aux provinces un niveau plus réaliste de transferts fédéraux en espèces afin de faciliter le maintien des programmes existants.

Merci Monsieur le président.



PRESENTATION DU REGIME ACTUEL DE TRANSFERTS AJUSTES POUR LA REVISION DE LA POPULATION  
HYPOTHESE D'UN PLAFONNEMENT DE CROISSANCE DE 12% ET MESURE DE COMPENSATION TRANSITOIRE

1982/83  
(en millions de \$)

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(6) - (7)
Transferts sous le régime actuel avec population révisée		Impact du plafonnement de 12%	Transferts nets	Pertes relatives à la révision de la population	Compensations financées par les contributions de l'Alberta et de la Colombie-Britannique**	Transferts financiers après application du plafond de 12%, la révision de la population et la mesure de compensation transitoire	Proposition du Gouvernement du Canada***	Ecart avec la proposition du Gouvernement du Canada
Terre-Neuve	685	6	679	51	45	724	709	+ 15
Ile-du-Prince-Edouard	157	1	156	6	6	162	160	+ 2
Nouvelle-Ecosse	859	9	850	38	34	884	860	+ 24
Nouveau-Brunswick	704	7	697	50	44	741	721	+ 20
Québec	4227	69	4158	-	-	4158	3471	+687
Ontario	2579	93	2486	23		2486	2314	+172
Manitoba	782	11	771	22	20	791	658	+133
Saskatchewan	335	11	324	5		324	307	+ 17
Alberta	644	25	619	-	-118	501	432	+ 69
Colombie-Britannique	790	30	760	-	- 31	729	655	+ 74
TOTAL	11762	262	11500*	195	0000	11500	10291	+1209

\*) Montant obtenu en appliquant un taux de croissance de 12% sur les transferts financiers 1981-82

\*\*) Contribution correspondant au dividende fiscal de l'Alberta et de la Colombie-Britannique

\*\*\*) Sans ajustement pour la population. La proposition du Gouvernement du Canada, avec la population révisée, impliquerait un coût total de 10 403 M\$, soit un coût supplémentaire de 112 M\$.

# FIRST MINISTERS CONFERENCE ON THE ECONOMY

Ottawa, february 1982



Gouvernement  
du Québec

QUEBEC PROPOSAL

February 4, 1982





TRANSLATION

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY

QUÉBEC PROPOSAL

With a view to attempting to reconcile the concerns of fighting inflation and the absolute necessity of curbing the dramatic rise of unemployment in Canada;

To reaching a satisfactory solution on the issue of fiscal arrangements, taking into account the traditional responsibilities of the federal government and the needs of the provinces; and

To taking immediate, concrete steps to ensure economic recovery, and to restore the confidence of the economic agents,

The gouvernement du Québec proposes:

1. That the federal authorities and the Canadian monetary authorities commit themselves to maintaining short-term interest rates in Canada at a level no higher than 1% above the corresponding American rates over the next two years.

For their part, the governments of the provinces and the agencies that depend on them, which do a significant amount of borrowing abroad, thus helping shore up the Canadian dollar, commit themselves to coordinating their loans abroad so as to provide the support considered necessary by the Bank of Canada for the Canadian dollar exchange rate, particularly in relation to the American dollar. In return, for the same period of time, the Bank of Canada will protect the governments of the provinces and their public agencies against decreases in the exchange rate of the Canadian dollar.

2. That, because of the unsatisfactory results of the negotiations respecting new fiscal arrangements, the risks of instability inherent in the formula proposed by the federal government, the considerable uncertainties about the amounts a number of governments will receive from these arrangements as a result of 1981 census data,



as well as the substantial losses such a formula will inflict on certain governments, the only reasonable solution will be to accept the provincial proposal to renew the present fiscal arrangements for one year, in accordance with suitable terms and conditions.

3. That for the purpose of assisting small and medium-sized business firms to get through the crisis caused by high interest rates, and preserve the thousands of jobs that are threatened, the federal government participate in setting up an emergency fund to be used over a two-year period to finance reduced-interest loans and loan guarantees. In the case of Québec, this operation would be undertaken by the Société de développement industriel, which could count on a federal contribution of about \$150 million.
  
4. That, as a spur to economic recovery and investment, the federal government collaborate in creating venture capital funds in each of the provinces. For its part, the gouvernement du Québec would inject into such a fund the proceeds from Hydro-Québec dividends up to a total of \$75 million a year. The federal government would provide an equal amount. The Caisse de dépôt et de placement du Québec would also be invited to participate in this funding. This venture capital would be allocated to the following activities as priorities:
  - the industrial development of advanced technologies, in particular those related to hydrogen production by electrolysis, and bio-technologies where Québec has a definite advantage;
  - industrial sectors directed toward exports: transport equipment, aeronautics, shipbuilding and offshore equipment, petrochemicals, electronics;
  - projects designed to stimulate regional economies, in particular those involved in natural resource exploitation (metallurgy based on titanium, magnesium, etc.)
  
5. That all the governments agree to make every possible effort to prevent current spending from increasing by more than the growth in the Gross National Product, for at least the next two years.

That the governments also promise to bring the overall remuneration of public and parapublic sector employees in line with that of unionized private sector employees, at the earliest possible moment.

That there be no increase in the number of public and parapublic employees of each government over the next two years.

Ottawa, February 4, 1982.



# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

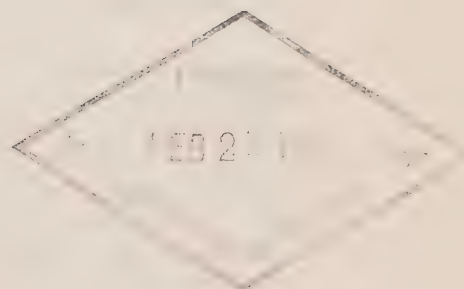
Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec

PROPOSITION DU QUEBEC

4 février 1982





PROPOSITION DU QUEBEC

Afin de concilier les préoccupations de lutte à l'inflation et la nécessité absolue de mettre un frein à la hausse dramatique du chômage au Canada ;

Afin de régler de façon satisfaisante le problème des arrangements fiscaux en tenant compte des responsabilités traditionnelles du gouvernement fédéral et des besoins des provinces ;

Afin de mettre en marche, dès maintenant, des mesures concrètes pour relancer l'économie et restaurer la confiance des agents économiques ;

Le gouvernement du Québec propose :

- 1 - Que les autorités fédérales et les autorités monétaires canadiennes s'engagent à maintenir les taux d'intérêt à court terme au Canada à pas plus que 1% au-dessus des taux américains correspondants au cours des deux années qui viennent.

De leur côté, les gouvernements des provinces et leurs organismes qui effectuent un volume important d'emprunts à l'étranger, contribuant ainsi à raffermir le dollar canadien, s'engagent à agencer leurs emprunts à l'étranger pour apporter le soutien jugé nécessaire par la Banque du Canada au taux de change du dollar canadien par rapport notamment au dollar américain. En contrepartie, pendant la même période de temps, la Banque du Canada garantira

aux gouvernements des provinces et à leurs organismes publics une protection contre les baisses du taux de change du dollar canadien.

- 2 - Qu'en raison du résultat insatisfaisant des négociations au sujet des arrangements fiscaux, des risques d'instabilité de la formule proposée par le gouvernement fédéral, des incertitudes considérables que font planer les données du recensement de 1981 sur les recettes que plusieurs gouvernements retirent de ces arrangements et des pertes substantielles que telle formule ferait encourir à plusieurs gouvernements, la seule solution raisonnable consiste à accepter la proposition des provinces qui implique la reconduction pour un an des arrangements fiscaux actuels suivant des modalités adéquates.
- 3 - Que, dans le but d'aider les petites et moyennes entreprises à traverser la crise des taux d'intérêts élevés et de conserver ainsi des milliers d'emplois menacés, le gouvernement fédéral participe à la constitution d'un fonds d'urgence qui servira, pendant une période de deux ans, au financement d'une opération de prêts à intérêts réduits et de garanties de prêts. Dans le cas du Québec, cette opération serait assumée par la Société de développement industriel qui pourrait compter sur une participation fédérale de l'ordre de \$150 millions.
- 4 - Que, dans le but de relancer l'économie et de stimuler les investissements, le gouvernement fédéral collabore à la création d'un fonds de capital de risque dans chaque province. Pour sa part, le gouvernement du Québec injecterait dans un tel fonds le produit des dividendes provenant d'Hydro-Québec

jusqu'à concurrence de \$75 millions. Le gouvernement fédéral fournirait un montant égal. La Caisse de dépôt et de placement du Québec serait également invitée à participer au financement. Ce capital de risque serait consacré prioritairement aux activités suivantes :

- le développement industriel des technologies de pointe, notamment celles reliées à l'hydrogène et aux bio-technologies où le Québec dispose d'une avance certaine ;
- les secteurs industriels dirigés vers l'exportation : matériel de transport, aéronautique, construction navale et offshore, pétrochimie, électronique ;
- les projets moteurs en région, notamment ceux reliés à l'exploitation des richesses naturelles (pâtes et papiers, métallurgie basée sur le titane, le magnésium, etc... )

- 5 - Que tous les gouvernements s'engagent à déployer tous les efforts possibles pour que la croissance des dépenses courantes n'augmente pas plus que celle du Produit national brut, au moins pour les deux années qui viennent.

Qu'en outre, les gouvernements s'engagent à ramener la rémunération globale des employés des secteurs publics et parapublics au niveau de celle des employés du secteur privé syndiqué, dans les plus brefs délais possibles.

Qu'en troisième lieu, le nombre des employés des secteurs publics et parapublics de chaque gouvernement ne s'accroisse pas au cours des deux prochaines années.

Ottawa, le 4 février 1982.

DOCUMENT: 800-16/034

FIRST MINISTERS' CONFERENCE

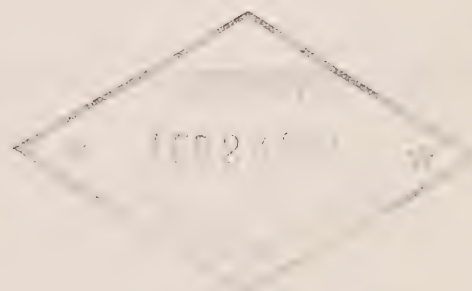
ON THE ECONOMY

HIGHLIGHTS

CLOSING REMARKS BY

PREMIER W.R. BENNETT

PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA



February 4, 1982

OTTAWA





**Highlights of closing statement to the First Ministers'  
Conference on the Economy by British Columbia Premier W.R. Bennett -**

Premier Bennett said a four-pronged attack is necessary to bring down inflation and interest rates and to get the country back on a path of sustained, job-creating growth:

\*Control government spending at all levels to reduce and eventually eliminate borrowing to finance operating budget deficits.

\*Increase exports by enhancing international competitiveness and by removing bottlenecks in the Western Rail Transportation system, thus increasing the flow of capital into Canada and strengthen the dollar.

\*Create a more hospitable attitude to investment both foreign and domestic and increase our citizens' rate of savings.

\*Undertake immediate, large-scale job-creating investments in all parts of the country to stimulate employment.



Highlights of Premier W.R. Bennett's proposal to the First Ministers' Conference on Transportation and Canadian Economic Development.

**∴ The proposal contains measures focussing on three major areas:**

- \* Revision of export grain freight rates;
- \* Increase of railway capacity;
- \* Revision of the present port management system.

**The proposals would allow Canada to:**

- \* Take advantage of the industrial restructuring in Pacific Rim economies to create more processing and manufacturing industries in Western Canada.
- \* Open a broad rank of new markets for suppliers of capital goods produced in Canada.
- \* Open access by more Canadian consumer goods to Pacific Rim markets.

**The paper states:**

- \* Lack of capacity in Canada's railway system is threatening to stifle future industrial and resource development in Canada. Export grain freight rates, now tied to the Crow Rate must rise to compensatory levels and if subsidies are required they should be paid directly to farmers by the federal government.
- \* Adequate freight rates would allow the railways to obtain the shortfall of \$3 billion to provide the needed rail capacity by the mid-1980s.
- \* Port capacity is as important as railway capacity. To provide it British Columbia recommends establishment of a Pacific Ports Authority.
- \* The authority would plan, develop, and where necessary operate the Pacific coast port system.



DOCUMENT: 800-16/024

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY

**HIGHLIGHTS**

BRITISH COLUMBIA POSITION

ON

TRANSPORTATION AND CANADIAN ECONOMIC DEVELOPMENT

February 3, 1982

LIBRARY  
FEB 24 1982

DOCUMENT: 800-16/034

CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES

SUR L'ECONOMIE

FAITS SAILLANTS DE

L'ALLOCUTION DE CLOTURE DE

M. W.R. BENNET,

PREMIER MINISTRE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE



LE 4 FEVRIER 1982

OTTAWA



Faits saillants de l'allocution de clôture de M. W.R. Bennet, Premier ministre de la Colombie-Britannique, à la Conférence des Premiers ministre sur l'économie.

Le Premier ministre Bennett a déclaré qu'une attaque sur quatre fronts est nécessaire pour réduire l'inflation et les taux d'intérêt et pour remettre le pays sur la voie d'une croissance soutenue et créatrice d'emplois:

- Restreindre les dépenses gouvernementales à tous les niveaux pour réduire, et finalement éliminer, la nécessité d'emprunter pour financer le déficit des budgets d'exploitation.

- Accroître les exportations en rendant les produits canadiens plus compétitifs sur les marchés étrangers et en éliminant les goulots d'étranglement qui réduisent l'efficacité du réseau de transport ferroviaire de l'Ouest, et par le fait même augmenter l'afflux de capitaux au Canada et raffermir le dollar.

- Créer un climat de confiance pour les investisseurs canadiens et étrangers, et encourager l'épargne chez nos citoyens.

- Lancer immédiatement, dans toutes les régions du pays, un vaste programme d'investissements destiné à créer des emplois.





## NOTES

EN VUE DE L'ALLOCUTION DE CLOTURE

DE

L'HONORABLE WILLIAM R. BENNETT,

PREMIER MINISTRE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,

A LA

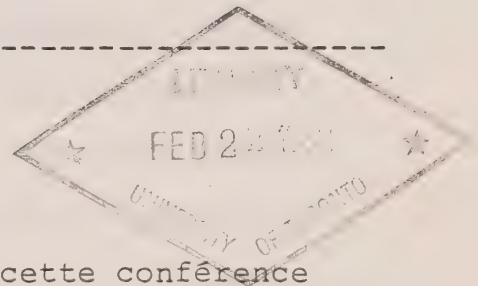
CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES

SUR L'ECONOMIE

OTTAWA, LE 4 FEVRIER 1982

-----

Monsieur le président, mes chers collègues,



- . J'ai déclaré mardi que j'étais venu à cette conférence avec un seul objectif en tête, soit de m'atteler à la tâche de redonner à notre pays tout son essor.
- . D'une certaine façon, je suis déçu des résultats car nous n'avons débouché sur aucun accord, aucun plan solide qui donnerait aux Canadiens un éventail de solutions face à leurs problèmes concrets de tous les jours.
- . Les Canadiens sont aux prises avec des taux d'intérêt élevés, un taux d'inflation qui dépasse dix pour cent et

un taux de chômage sans précédent. De plus, ils sont frustrés devant le manque de leadership national et l'impossibilité apparente de toute solution.

- . J'espérais que nous puissions, en tant que chefs de gouvernement, nous entendre sur des mesures précises de façon à réduire les taux d'intérêt et l'inflation, à promouvoir des investissements créateurs d'emplois, à raffermir notre dollar et à remettre notre population au travail.
- . D'un autre côté, notre rencontre aura été utile car nous avons longuement discuté des perspectives et des défis auxquels nous faisons face, et nous avons atteint un consensus considérable sur des orientations qui devraient profiter à notre pays.
- . Nous avons tous constaté qu'il n'existe peut-être pas de remède magique ni de solution-éclair, mais certainement des solutions de rechange à la politique des taux d'intérêt élevés qu'applique actuellement le gouvernement fédéral, et qui se révèle à la fois inefficace et désastreuse.
- . Le gouverneur de la Banque du Canada lui-même, M. Bouey, a déclaré qu'il y avait bel et bien des solutions de rechange. Il a fait savoir en même temps que la décision de changer la politique actuelle relevait des gouvernements, fédéral et provinciaux.

- . Au cours de ces derniers jours, Monsieur le Premier ministre, je vous ai soumis des propositions qui, selon moi, aideraient largement à la relance économique et vous permettraient d'abandonner votre politique de taux d'intérêt élevés, de sorte que tous ensemble, nous puissions remettre le Canada au travail.
- . Nos taux d'intérêt sont élevés à cause de l'inflation et de la faiblesse de notre dollar. Et notre dollar est faible parce que nous vivons au-dessus de nos moyens.
- . Pour réduire l'inflation et les taux d'intérêt et pour remettre le pays sur la voie d'une croissance soutenue et créatrice d'emplois, il nous faut nous lancer à l'attaque sur quatre fronts.
- . Nous devons d'abord restreindre les dépenses gouvernementales à tous les niveaux pour réduire, et finalement éliminer, la nécessité d'emprunter pour financer le déficit des budgets d'exploitation.
- . Tous les gouvernements doivent suivre cette ligne de conduite, si difficile qu'elle soit. Les emprunts contractés pour financer les budgets d'exploitation ont pour effet d'accroître l'inflation, d'engorger le secteur privé et de faire monter les taux d'intérêt.

- . Nous devons ensuite accroître les exportations en rendant les produits canadiens plus compétitifs sur les marchés étrangers et en éliminant les goulots d'étranglement comme ceux qui réduisent l'efficacité du réseau de transport ferroviaire de l'Ouest, et qui nous empêchent d'exploiter à fond nos richesses naturelles.
  
- . Nous devons monter à la conquête difficile, mais possible, du marché international, tout en reconnaissant que nous ne pouvons nous mettre à l'abri des forces extérieures.
  
- . Entendons-nous pour augmenter l'entrée des investissements au pays et pour renforcer notre dollar grâce à un accroissement dynamique de nos exportations plutôt que par le maintien artificiel de taux d'intérêt qui accablent les Canadiens et qui sont eux-mêmes inflationnistes.
  
- . Troisièmement, nous devons créer un climat de confiance pour les investisseurs, encourager l'épargne chez nos concitoyens et rendre le milieu plus propice aux investissements.
  
- . Entendons-nous pour attirer les capitaux étrangers d'une manière positive par la création d'un climat de confiance plutôt que par le maintien de taux d'intérêts usuraires.

- . Par-dessus tout, entendons-nous pour accroître nos propres épargnes et pour permettre à tous les Canadiens de tirer profit d'une économie qui leur appartient.
- . Comme mesure immédiate, j'ai proposé la création d'une obligation fédérale-provinciale de développement qui constituerait un outil d'épargne et d'investissement exempt d'impôt grâce auquel pourraient s'accroître les réserves de capitaux à coût réduit dont dispose le secteur privé pour créer des emplois sans alimenter l'inflation.
- . A défaut de réduire sur-le-champ les taux d'intérêt, nous devons au moins faire en sorte que les capitaux nécessaires à la relance de l'économie soient disponibles.
- . Quatrièmement, nous devons lancer immédiatement, dans toutes les régions du pays, un vaste programme d'investissements destiné à créer des emplois pour les Canadiens.
- . À cette fin, nous devons exploiter nos points forts et mettre en valeur les secteurs qui produisent les biens et les services en demande sur les marchés internationaux.
- . Monsieur le Premier ministre, votre document intitulé Le développement économique du Canada dans les années 80 contient de nombreux points avec lesquels la Colombie-



Britannique est d'accord, notamment le fait qu'il mette l'accent sur le transport, la formation professionnelle et l'exploitation des ressources, qui sont des domaines essentiels à la prospérité de notre province.

- . Penchons-nous sur des secteurs précis, notamment les ressources au large des côtes, et mettons en marche un processus de développement coordonné.
- . Car quelles que soient les divergences entre nos gouvernements, nous avons quand même davantage de choses en commun. Les Canadiens sont des gens compétents et dynamiques, notre pays dispose d'immenses ressources qui nous appartiennent à tous, et nos perspectives d'avenir sont incomparables si seulement nous réussissons à surmonter les obstacles actuels.
- . Monsieur le Premier ministre et chers collègues, même si nous n'avons signé aucun accord ni pris aucun engagement ferme, au moins nos discussions ont été franches et nous nous sommes dit la vérité, si amère soit-elle.
- . Au cours des prochains mois, nous aurons tous l'occasion d'évaluer les politiques actuelles et de songer à des améliorations ou à des changements d'orientation.
- . Nous devons de toute urgence prendre des mesures pour atténuer nos difficultés actuelles et pour éviter toute nouvelle détérioration.

- . Seule une croissance économique soutenue permettra aux gouvernements de continuer à offrir une vaste gamme de services sociaux.
- . J'ai soumis plusieurs propositions qui vont dans ce sens. Mon gouvernement peut mettre en oeuvre certaines d'entre elles, tandis que d'autres devront être appliquées bilatéralement, et que les dernières devront peut-être attendre.
- . L'expérience et la logique me disent que nous avons déjà la sagesse et l'esprit de décision voulus pour remettre notre pays en marche et redonner aux Canadiens un sentiment de confiance dans l'avenir du Canada.



DOCUMENT: 800-16/035

CHECK AGAINST DELIVERY

NOTES FOR A CLOSING STATEMENT

BY

THE HONOURABLE WILLIAM R. BENNETT

PREMIER OF BRITISH COLUMBIA

AT THE

FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY

OTTAWA, FEBRUARY 4, 1981

MR. CHAIRMAN, FELLOW PREMIERS:

- . ON TUESDAY ... I SAID THAT I HAD COME TO THIS CONFERENCE WITH ONE GOAL IN MIND ... TO GET ON WITH THE JOB OF GETTING OUR COUNTRY MOVING AGAIN.
- . IN ONE SENSE, I AM DISAPPOINTED WITH THE RESULTS ... FOR WE HAVE SIGNED NO AGREEMENTS ... RELEASED NO FIRM PLAN ... THAT WOULD OFFER TO OUR PEOPLE A RANGE OF SOLUTIONS TO THEIR PRACTICAL, EVERY-DAY CONCERNS.
- . OUR PEOPLE ARE HURTING FROM HIGH INTEREST RATES, DOUBLE-DIGIT INFLATION AND RECORD-HIGH LEVELS OF UNEMPLOYMENT ... AND ARE

FRUSTRATED BY AN ABSENCE OF NATIONAL LEADERSHIP, AND AN APPARENT ABSENCE OF SOLUTIONS.

. I HAD HOPED THAT WE AS GOVERNMENTS WOULD BE ABLE TO AGREE TO SPECIFIC MEASURES ... THAT WOULD LOWER INTEREST RATES AND INFLATION ... AND BRING ABOUT JOB-CREATING INVESTMENTS TO STRENGTHEN OUR DOLLAR ... AND GET OUR PEOPLE BACK TO WORK.

. IN ANOTHER SENSE IT IS USEFUL THAT WE HAVE MET ... FOR WE HAVE HAD EXTENSIVE DISCUSSION OF BOTH THE CHALLENGES AND OPPORTUNITIES THAT FACE US ... AND THERE HAS BEEN A CONSIDERABLE DEGREE OF CONSENSUS ON FUTURE DIRECTIONS THAT WOULD BENEFIT OUR COUNTRY.

. I SENSE THAT WE HAVE ALL COME TO APPRECIATE THAT THERE MAY BE NO MAGICAL, QUICK-FIX SOLUTIONS ... BUT THAT THERE ARE ALTERNATIVES TO THE CURRENT HIGH-INTEREST RATE POLICY OF THE FEDERAL GOVERNMENT ... WHICH IS PROVING TO BE BOTH INEFFECTIVE AND DAMAGING.

. YOUR OWN GOVERNOR OF THE BANK OF CANADA, MR. BOUEY ... HAS STATED THAT THERE ARE ALTERNATIVES. AT THE SAME TIME ... HE INDICATED THAT THE DECISION TO PURSUE AN ALTERNATIVE POLICY LIES WITH GOVERNMENTS ... BOTH FEDERAL AND PROVINCIAL.



- . OVER THE COURSE OF THE PAST FEW DAYS, PRIME MINISTER ... I HAVE PUT FORWARD CONCRETE MEASURES THAT ... IN MY VIEW ... COULD GO A LONG WAY TOWARDS IMPROVING OUR ECONOMY ... ALLOW YOU TO ABANDON YOUR HIGH INTEREST RATE POLICY ... AND ENSURE THAT, TOGETHER, WE CAN GET OUR PEOPLE BACK ON THE JOB.
- . OUR INTEREST RATES ARE HIGH BECAUSE OUR INFLATION IS HIGH, AND OUR DOLLAR WEAK ... AND OUR DOLLAR IS WEAK BECAUSE WE HAVE BEEN LIVING BEYOND OUR MEANS.
- . A FOUR-PRONGED ATTACK IS NECESSARY IF WE ARE TO BRING DOWN INFLATION AND INTEREST RATES ... IF WE ARE TO GET BACK ON THE PATH OF SUSTAINED, JOB-CREATING GROWTH.
- . FIRST, WE MUST CONTROL GOVERNMENT SPENDING AT ALL LEVELS ... WITH A GOAL IN MIND TO REDUCE, AND EVENTUALLY ELIMINATE, BORROWING TO FINANCE OPERATING DEFICITS.
- . ALL GOVERNMENTS MUST PURSUE THIS COURSE OF ACTION ... HOWEVER DIFFICULT IT MAY BE. BORROWING TO FINANCE OPERATING DEFICITS SPURS INFLATION ... CROWDS THE PRIVATE SECTOR ... AND RAISES INTEREST RATES.

SECOND, WE MUST INCREASE OUR EXPORTS BY ENHANCING OUR INTERNATIONAL COMPETITIVENESS ... AND BY REMOVING BOTTLENECKS SUCH AS THOSE AFFLICTING THE WESTERN RAIL TRANSPORTATION SYSTEM ... THAT ARE PREVENTING US FROM REAPING FULL BENEFIT FROM OUR NATURAL ADVANTAGES.

WE MUST EARN OUR WAY IN THE TOUGH, BUT CONQUERABLE, INTERNATIONAL MARKETPLACE ... AND ACKNOWLEDGE THAT WE CANNOT SHELTER OURSELVES FROM OUTSIDE FORCES.

LET US AGREE TO INCREASE THE FLOW OF CAPITAL INTO CANADA AND TO STRENGTHEN OUR DOLLAR ... BY AGGRESSIVELY INCREASING OUR EXPORTS, RATHER THAN BY MAINTAINING ARTIFICIALLY HIGH INTEREST RATES -- WHICH ARE HURTING OUR PEOPLE, AND ARE THEMSELVES INFLATIONARY.

THIRD, WE MUST CONVEY A MORE HOSPITABLE ATTITUDE TOWARDS INVESTMENT ... INCREASE OUR DOMESTIC SAVINGS... AND IMPROVE THE CLIMATE FOR INVESTMENT.

LET US AGREE TO ATTRACT FOREIGN CAPITAL IN A POSITIVE MANNER BY FOSTERING A CLIMATE OF CONFIDENCE RATHER THAN BY MAINTAINING USURIOUS INTEREST RATES.

AND ... LET US ABOVE ALL AGREE TO INCREASE OUR OWN LEVELS OF SAVINGS ... AND TO GIVE CANADIANS ... AS INDIVIDUALS ... AN OWNERSHIP STAKE IN THEIR COUNTRY.

AS AN IMMEDIATE ONE TIME MEASURE I HAVE PUT FORWARD THE IDEA OF A FEDERAL-PROVINCIAL DEVELOPMENT BOND ... AS A TAX-FREE SAVINGS AND INVESTMENT VEHICLE THAT CAN INCREASE THE POOLS OF LOW-COST CAPITAL AVAILABLE TO THE PRIVATE SECTOR FOR NON-INFLATIONARY, JOB-CREATING INVESTMENT.

IF WE CANNOT BRING DOWN INTEREST RATES IMMEDIATELY ... WE CAN AT LEAST MAKE SURE THAT CAPITAL IS AVAILABLE TO STIMULATE THE ECONOMY.

FOURTH ... WE MUST UNDERTAKE IMMEDIATELY ... LARGE-SCALE JOB-CREATING INVESTMENTS ... IN ALL PARTS OF THE COUNTRY ... TO STIMULATE EMPLOYMENT FOR OUR PEOPLE.

IN THE PROCESS ... WE MUST BUILD ON STRENGTHS ... AND STRENGTHEN THOSE SECTORS THAT HAVE THE GOODS AND SERVICES THAT ARE IN DEMAND IN INTERNATIONAL MARKETS.

- . PRIME MINISTER, YOUR DOCUMENT ECONOMIC DEVELOPMENT FOR CANADA IN THE 1980S ... CONTAINS MUCH WITH WHICH BRITISH COLUMBIA CAN AGREE ... PARTICULARLY ITS FOCUS ON AREAS SUCH AS TRANSPORTATION, MANPOWER TRAINING AND RESOURCE DEVELOPMENT ... THAT ARE CRUCIAL TO THE PROSPERITY OF OUR PROVINCE.
- . LET US GET DOWN TO SPECIFICS ... TO AREAS SUCH AS OFF-SHORE RESOURCES ... AND GET ON WITH CO-ORDINATED DEVELOPMENT.
- . FOR WHATEVER OUR DIFFERENCES AS GOVERNMENTS ... WE HAVE MORE IN COMMON WITH EACH OTHER. OUR PEOPLE ARE SKILLED AND ENERGETIC ... OUR COUNTRY IS ENORMOUSLY RICH IN RESOURCES THAT ARE OUR COMMON HERITAGE ... AND OUR FUTURE PROSPECTS ARE UNEQUALLED IF WE CAN OVERCOME OUR CURRENT DIFFICULTIES.
- . SO PRIME MINISTER AND COLLEAGUES ... ALTHOUGH WE HAVE NOT SIGNED ANY AGREEMENTS ... OR REACHED ANY FIRM COMMITMENTS ... WE HAVE AT LEAST HAD FRANK DISCUSSIONS ... AND HAVE EXCHANGED MANY HARD TRUTHS.

- . IN THE COMING MONTHS ... WE WILL ALL HAVE AN OPPORTUNITY TO EVALUATE CURRENT POLICIES ... AND CONSIDER REFINEMENTS AND CHANGES IN DIRECTION.
- . ACTION IS REQUIRED URGENTLY TO EASE OUR CURRENT DIFFICULTIES ... AND TO PREVENT ANY FURTHER DETERIORATION.
- . SUSTAINED ECONOMIC GROWTH IS ABSOLUTELY ESSENTIAL IF GOVERNMENTS ARE TO CONTINUE TO PROVIDE A BROAD RANGE OF SOCIAL SERVICES.
- . I HAVE MADE SEVERAL PROPOSALS IN THIS DIRECTION ... CERTAIN OF THESE CAN BE PURSUED BY MY GOVERNMENT ... OTHERS CAN BE IMPLEMENTED BILATERALLY ... WHILE THE REMAINDER MAY HAVE TO AWAIT ANOTHER DAY.
- . THROUGH EXPERIENCE, JOINED WITH COMMON SENSE ... I AM CONFIDENT THAT THE WISDOM AND LEADERSHIP EXIST TO GET OUR COUNTRY MOVING AGAIN ... AND RESTORE TO OUR PEOPLE A SENSE OF CONFIDENCE IN THE FUTURE OF THEIR COUNTRY.





CA  
22  
CS

# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec

SEANCE D'INFORMATION DU MINISTRE  
DES FINANCES DU QUEBEC, MONSIEUR  
JACQUES PARIZEAU, ET DU MINISTRE  
D'ETAT AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE,  
MONSIEUR BERNARD LANDRY,

LUNDI LE 1er FEVRIER 1982





## TABLE DES MATIERES

Composition de la délégation québécoise

Correspondance

Document d'appui sur le développement  
économique du Québec





## Conférence des Premiers ministres sur l'économie

Ottawa - février 1982

---

### Liste des membres de la délégation québécoise

- Monsieur René Lévesque  
Premier ministre et ministre  
des Affaires intergouvernementales
- Monsieur Jacques Parizeau  
Ministre des Finances et ministre  
des Institutions financières et  
Coopératives
- Monsieur Bernard Landry  
Ministre d'Etat au Développement  
économique
- Monsieur Jean-Roch Boivin  
Chef de cabinet du Premier ministre
- Monsieur Robert Normand  
Sous-ministre  
Ministère des Affaires intergouvernementales
- Monsieur Michel Caron  
Sous-ministre  
Ministère des Finances
- Monsieur Jean-P. Vézina  
Secrétaire général associé au  
Développement économique
- Madame Martine Tremblay  
Chef de cabinet adjoint au Premier ministre
- Madame Catherine Rudel-Tessier  
Attachée de presse au Premier ministre
- Monsieur Robert Mackay  
Conseiller en information et communications  
Cabinet du Premier ministre
- Monsieur Florent Gagné  
Directeur général des Affaires canadiennes  
Ministère des Affaires intergouvernementales

M. Jacques-Yvan Morin, vice-premier ministre et ministre d'Etat au Développement culturel et scientifique, M. Michel Clair, ministre des Transports et M. Rodrigue Biron, ministre de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme pourront également se joindre à la délégation pour participer aux discussions sur des points précis de l'ordre du jour.



QUÉBEC LE 28 JANVIER 1982

A: M. PIERRE-ELLIOTT TRUDEAU  
PREMIER MINISTRE DU CANADA

DE: RENE LEVESQUE  
PREMIER MINISTRE DU QUÉBEC

OBJET: CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE,

J'AI BIEN RECU VOTRE DERNIER MESSAGE DU 28 JANVIER 1982 CONCERNANT LA CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE QUI DOIT AVOIR LIEU A OTTAWA LA SEMAINE PROCHAINE.

JE ME REJOIS DE CE QUE LE PREMIER SUJET DE VOTRE ORDRE DU JOUR (LA GESTION DE L'ECONOMIE) SOIT SUFFISAMMENT LARGE POUR NOUS PERMETTRE, COMME J'EN AI EXPRIME LE DESIR, DE DISCUTER DES MESURES A PRENDRE POUR COMBATTRE LE CHOMAGE ET RELANCER NOTRE ECONOMIE. NOUS POUVONS EGALEMENT Y TRAITE DE LA POLITIQUE DES HAUTS TAUX D'INTERETS DE VOTRE GOUVERNEMENT ET DE SES EFFETS NEFASTES SUR LA SITUATION ECONOMIQUE QUEBECOISE. A CET EGARD, JE N'AI PAS D'OBJECTION A LA PRESENCE DU PRESIDENT DE LA BANQUE DU CANADA, M. G. BOUEY, SI CELA PEUT ECLAIRER VOS TRAVAUX; MAIS CELA NE DEVRAIT PAS OBSCURCIR LA RESPONSABILITE PREMIERE DE VOTRE GOUVERNEMENT QUANT A LA DIRECTION DE LA POLITIQUE MONETAIRE.

JE SUIS HEUREUX EGALEMENT DE NOTER QUE VOUS VOYEZ UNE JONCTION POSSIBLE ENTRE LES GESTES CONCRETS OU IL NOUS FAUT POSER EN CE QUI CONCERNE LE DEVELOPPEMENT REGIONAL ET LA REORGANISATION ADMINISTRATIVE QUE VOUS VENEZ D'ANNONCER A CE TITRE. JE CONSERVE L'ESPOIR QUE LA MISE EN OEUVRE DE VOTRE PHILOSOPHIE DU DEVELOPPEMENT REGIONAL POURRA S'HARMONISER AVEC CELLE QUE NOUS PRECONISONS DEPUIS LONGTEMPS AU QUÉBEC.

JE NE PARTAGE CEPENDANT PAS VOTRE APPROCHE EN CE QUI CONCERNE LES DISCUSSIONS SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX. IL S'AGIT D'UN SUJET QUI, BIEN QUE TECHNIQUE EN APPARENCE, POURRAIT SE TRAITER CONCRETEMENT PAR UNE REDUCTION SUBSTANTIELLE DES REVENUS DU QUÉBEC ET ENTRAÎNER AINSI QUE NOTRE POPULATION, SOIT UNE BAISSSE DU VOLUME OU DE LA QUALITE DES SERVICES, SOIT UNE HAUSSE INJUSTIFIEE DE LA FISCALITE. LES MINISTRES DES FINANCES SE SONT REUNIS PLUSIEURS FOIS POUR DISCUTER DE CE SUJET, SANS QU'ILS PUISSENT EN ARRIVER A UNE ENTENTE SATISFAISANTE ET JE DOUTE QU'UNE AUTRE REUNION PUISSE AMENER UN REGLEMENT ADEQUAT. A MOINS QUE LES PREMIERS MINISTRES AIENT EU L'OCCASION D'ABORDER EUX-MEMES CE SUJET ET DE DONNER DES DIRECTIVES A LEURS MINISTRES AFIN QU'ILS PUISSENT OEUVRER DANS UN CADRE MODIFIE. J'INSISTE DONC POUR QUE CE SUJET SOIT INSCRIT FORMELLEMENT A L'ORDRE DU JOUR DE NOTRE CONFERENCE.

JE NE PARTAGE PAS NON PLUS VOTRE SENTIMENT SUR LA FACON DONT DOIT SE DEROULER LA CONFERENCE. JE VOUS AI DEJA INDIQUE, ET JE LE REPETE, QUE L'ANXIETE DE LA POPULATION DEVANT LA SITUATION ECONOMIQUE EXIGE QU'ELLE PUISSE SE RENDRE COMPTE DIRECTEMENT DE LA FACON DONT SES REPRESENTANTS TRAITENT DE CES PROBLEMES ET QU'ELLE EST EN DROIT DE CONNAITRE LES ENJEUX ET LES POSITIONS QUI SERONT ADOPTÉES, VU QU'ELLE SERA TOUCHÉE DIRECTEMENT PAR L'EVOLUTION DE NOS TRAVAUX.

JE DOUTE QUE DES TRACTATIONS INTERGOUVERNEMENTALES A HUIS CLOS PUISSENT REPENDRE ADEQUATEMENT AUX ASPIRATIONS LEGITIMES DE NOS AGENTS ECONOMIQUES ET POUR MA PART, JE SOUHAITERAIS QUE NOS TRAVAUX SE DEROULENT DANS LA PLUS GRANDE PARTIE EN PUBLIC, QUITTE A CE QUE CERTAINS SUJETS D'ORDRE TRES TECHNIQUES PUISSENT FAIRE L'OBJET D'ECHANGES DANS UN AUTRE CADRE.

QUANT A L'AIMABLE INVITATION A DINER POUR LE 2 FEVRIER, A VOTRE RESIDENCE, AFIN DE PASSER EN REVUE CE QUI S'EST FAIT DANS LA JOURNEE, JE PREFERERAI QUE CET EXERCICE SE FASSE AU VU ET AU SU DE LA POPULATION, CAR L'EXPERIENCE PASSEE M'A PERMIS DE CONSTATER QUE DE TELLES RECEPTIONS SONT PEU PRODUCTIVES. TOUT EN VOUS ASSURANT DE MA DISPONIBILITE POUR TOUTES LES SEANCES DE TRAVAIL QUI SERONT REQUISES, JE VOUS PRIE DONC DE M'EXCUSER, CES QUELQUES HEURES DE SOIREE DEVANT ETRE CONSACREES JUSTEMENT A FAIRE LE POINT NOUS-MEMES, COMME DELEGATION, ET A PREPARER LE LENDEMAIN. VOUS COMPRENDREZ AUSSI, J'EN SUIS SUR, QUE MA RECENTE EXPERIENCE DE TELLES AGAPES, VESPERALES OU MATINALES, NE ME METTE PAS TELLEMENT EN APPETIT.

COMME VOUS, J'ESPERE QUE NOTRE RENCONTRE SERA FRUCTUEUSE ET QU'ELLE MARQUERA LA RELANCE D'UNE COOPERATION INDISPENSABLE DE NOS GOUVERNEMENTS DANS LE DOMAINE ECONOMIQUE, UNE COOPERATION, POUR REPENDRE VOS PROPRES TERMES, QUI SOIT REELLE ET PAS UNIQUEMENT RHETORIQUE.

BIEN A VOUS,

RENE LEVESQUE





27 JAN. 1982

AFINTER QBC

PMO PCO OTT

MIN. COMMUNICATIONS  
EDIFIC  
ETAGE

'82 JAN 26 PM 9 19

SALLE DES  
TELESCRIPTEURS

TLX OTTAWA ONT 26 7:45 PM  
DE LE PREMIER MINISTRE DU CANADA  
A MONSIEUR RENE LEVESQUE,  
PREMIER MINISTRE DU QUEBEC,  
HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
QUEBEC(QUEBEC) TLX 051-3523 I M M E D I A T E M E N T  
BT

PMO-0078 26 JANVIER 1982

MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE,

J AI ETE HEUREUX D'APPRENDRE PAR VOTRE MESSAGE DU 7 DE CE MOIS QUE VOUS ACCEPTEZ DE PARTICIPER A LA CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE QUI AURA LIEU A OTTAWA, AU CENTRE DES CONFERENCES, LES 2 ET 3 FEVRIER PROCHAINS. JE CROIS SAVOIR QUE LES PREMIERS MINISTRES SOUHAITENT CONSACRER 3 JOURS A CETTE CONFERENCE. COMME JE VOUS L'AI INDIQUE DANS MON TELEX DU 18 DECEMBRE, JE COMPRENDS TRES BIEN QUE VOUS VOULIEZ DISPOSER DE SUFFISAMMENT DE TEMPS POUR MENER A BIEN NOS CONSULTATIONS, PAR AILLEURS, IL SERAIT PREFERABLE, VOUS EN CONVIENDREZ, QUE NOUS PRENIONS LA DECISION DE PROLONGER NOS TRAVAUX A LA CONFERENCE MEME, ETANT DONNE SURTOUT LES RESULTATS DE LA REUNION DES MINISTRES DES FINANCES QUI S'EST TENUE LE 22 JANVIER. QUOIQUE IL EN SOIT, JE RESTERAI EGALEMENT DISPONIBLE LE 4 FEVRIER.

IL SEMBLE, A LA LUMIERE DES DISCUSSIONS QU'ONT EUES NOS FONCTIONNAIRES, QUE LES GRANDES LIGNES DE L'ORDRE DU JOUR SUGGERE DANS MON TELEX DU 18 DECEMBRE DERNIER AIENT, DE FACON GENERALE, RECU L'ASSENTIMENT DES PROVINCES. NOS FONCTIONNAIRES ONT ABORDE LES QUESTIONS PARTICULIERES SUSCEPTIBLES D'ETRE SOULEVEES PAR LES PREMIERS MINISTRES DANS LE CADRE DE CET ORDRE DU JOUR. VOS REPRESENTANTS SE CHARGERONT SANS DOUTE DE VOUS EN INFORMER, AFIN DE FACILITER LA PREPARATION DE LA CONFERENCE. D'APRES LES RENSEIGNEMENTS QUE J'AI RECUS, TOUS LES SUJETS RELEVES PAR LES FONCTIONNAIRES POURRAIENT TROUVER PLACE DANS NOS DISCUSSIONS.

L'ORDRE DU JOUR DE LA CONFERENCE DEVRAIT DONC NOUS PERMETTRE D'ABORDER LES QUESTIONS ECONOMIQUES DESIGNEES COMME PRIORITAIRES DANS VOTRE LETTRE. QUANT A SAVOIR SI ELLES DEVRAIENT FAIRE L'OBJET DE DISCUSSIONS PUBLIQUES, JE VOUS RAPPELLE QUE NOUS AVONS POSE COMME CONDITION PREALABLE A UNE TELLE CONFERENCE QUE NOS TRAVAUX SE DEROULENT A HUIS CLOS SAUF POUR LES SEANCES D'OUVERTURE ET DE CLOTURE. NOUS VOULIONS AINSI NOUS ASSURER AUTANT QUE POSSIBLE QUE NOS DISCUSSIONS COLLENT AU REEL ET QUE L'ON EVITE TOUTE TENTATION DE FAIRE DE LA SIMPLE RHETORIQUE. JE ME PERMETS DONC AUJOURD'HUI D'INSISTER AUPRES DES NEUF AUTRES PREMIERS MINISTRES POUR QU'ILS CONFIRMENT DES MAINTENANT LEUR ACCEPTATION DE CETTE CONDITION FONDAMENTALE.

CONSEQUEMMENT JE PROPOSE QUE LA CONFERENCE SE DERoule SELON LE PLAN SUIVANT, QUITTE A LE MODIFIER LORSQUE NOUS NOUS RENCONTRERONS:

- 2 FEVRIER, AVANT-MIDI: DECLARATIONS D'OUVERTURE (SEANCE PUBLIQUE)
- 2 FEVRIER, APRES-MIDI: LA GESTION DE L'ECONOMIE (A HUIS CLOS)
- 3 FEVRIER, TOUTE LA JOURNEE: LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (A HUIS CLOS)



3 FEVRIER (OU LE 4): DECLARATIONS DE CLOTURE (SEANCE PUBLIQUE)

JE REGRETTE PROFONDEMENT QUE LES MINISTRES DES FINANCES NE SOIENT PAS PARVENUS A UN ACCOMODEMENT DEFINITIF VENDREDI DERNIER EN CE QUI CONCERNE LES ACCORDS FISCAUX. JE SOUHAITE VIVEMENT QUE NOUS EN ARRIVIONS A UNE ENTENTE SUR CE SUJET, MAIS A TITRE DE PREMIERS MINISTRES JE VOUDRAIS AUSSI QUE LORS DE NOTRE CONFERENCE NOUS ACCORDIONS TOUTE L'ATTENTION QU'ILS MERITENT AUX AUTRES GRANDS PROBLEMES ECONOMIQUES DU PAYS, EN PARTICULIER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A VENIR DU CANADA. JE PROPOSE DONC QUE LES MINISTRES DES FINANCES SE RENCONTRENT A NOUVEAU A HUIS CLOS PENDANT QUE NOUS ET LES AUTRES MINISTRES DISCUTERONS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, LE MERCREDI 3 FEVRIER. A LA FIN DE LA JOURNEE, LES PREMIERS MINISTRES POURRAIENT PASSER EN REVUE CE QUI S'EST FAIT ET DECIDER DE L'OPPORTUNITE DE NOUVELLES DISCUSSIONS.

PLUSIEURS PROVINCES ONT EXPRIME LE DESIR D'ABORDER LA QUESTION DE LA POLITIQUE MONETAIRE DURANT LA SEANCE CONSACREE A LA GESTION ECONOMIQUE. NOUS AURIONS DONC L'INTENTION D'INVITER LE GOUVERNEUR DE LA BANQUE DU CANADA A FAIRE PARTIE DE LA DELEGATION FEDERALE, ET J'AIMERAIS QUE VOUS ME FASSIEZ SAVOIR S'IL SERAIT UTILE A VOS YEUX QU'IL PARTICIPE A NOS DELIBERATIONS SUR CE SUJET.

J'AI LE PLAISIR DE VOUS INVITER A VOUS JOINDRE A MOI ET AUX AUTRES PREMIERS MINISTRES A L'OCCASION D'UN DINER QUI AURA LIEU LE 2 FEVRIER AU 24 PROMENADE SUSSEX. NOUS POURRONS ALORS EN PROFITER POUR PASSER EN REVUE CE QUI S'EST FAIT DANS LA JOURNEE ET ARRETER DEFINITIVEMENT L'ORDRE DU JOUR. M. MACEACHEN ET LE SENATEUR OLSON SERONT LE MEME SOIR LES HOTES D'UN DINER REUNISSANT TOUS LES MINISTRES PROVINCIAUX QUI ASSISTERONT A LA CONFERENCE.

JE VOUS REMERCIE A L'AVANCE DE VOTRE PARTICIPATION A CETTE CONSULTATION TRES IMPORTANTE POUR LA RELANCE ECONOMIQUE DU CANADA. JE SUIS D'AILLEURS HEUREUX DE CONSTATER QUE LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC EST PRET A POSER LES GESTES CONCRETS QUI S'IMPOSENT DANS LA CONJONCTURE ACTUELLE, NOTAMMENT EN CE QUI CONCERNE LE DEVELOPPEMENT REGIONAL. J'Y VOIS UNE JONCTION POSSIBLE AVEC LES MESURES QUE NOUS VENONS D'ANNONCER AFIN D'ETRE MIEUX PREPARES A CONCEVOIR ET A METTRE EN OEUVRE DES POLITIQUES DANS CE SECTEUR.

NOUS SERONS HEUREUX DE COLLABORER AVEC VOUS A L'ELABORATION D'OBJECTIFS ET DE PRIORITES DE DEVELOPPEMENT POUR LE QUEBEC, NON SEULEMENT DANS LE CADRE DE LA CONFERENCE, MAIS AUSSI DANS LES MOIS QUI VIENNENT, CAR NOUS DEMEURONS CONVAINCUS QU'UNE DEMARCHE CONCERTEE RESTE LE MEILLEUR GAGE DE RENFORCEMENT DE L'ECONOMIE DU QUEBEC ET DU CANADA TOUT ENTIER.

J'ESPERE QUE NOTRE RENCONTRE SERA FRUCTUEUSE ET QU'ELLE MARQUERA LA RELANCE D'UNE COOPERATION INDISPENSABLE DE NOS GOUVERNEMENTS, EN PARTICULIER DANS LE DOMAINE ECONOMIQUE.

JE VOUS PRIE D'AGREER, MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE, L'ASSURANCE DE MA HAUTE CONSIDERATION.

PIERRE ELLIOTT TRUDEAU.

21:17

NNNN

AFINTER QBC

PMO PCO OTT

AFINTER QBC

PMG PCO OTT

TLX OTTAWA ONT 18 7:45 PM  
MONSIEUR RENE LEVESQUE  
PREMIER MINISTRE DU QUEBEC  
HOTEL DU GOUVERNEMENT,  
QUEBEC(QUEBEC) TLX 051-3523  
BT

MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE,

JE SUIS HEUREUX D APPRENDRE QUE VOS COLLEGUES ET VOUS MEME ?  
POURRONT PARTICIPER A LA REUNION SUR L ECONOMIE DONT JE PROPOSAIS  
LA TENUE DANS MA LETTRE DU 19 NOVEMBRE DERNIER. PUISQUE LES DEUX  
JOURS DE JANVIER QUE J AVAIS SUGGERES NE SEMBLANT PAS  
CONVENIR A TOUS LES PREMIERS MINISTRES, JE SUIS DISPOSE A REPORTER  
CETTE REUNION A UN MOMENT PLUS PROPICE, AU DEBUT DE FEVRIER,  
ET JE PROPOSE QUE NOUS NOUS ENTENDIONS SUR LES 2 ET 3 FEVRIER  
COMME DATES FERMES. SI NOUS DECIDIONS EN COURS DE ROUTE QU IL NOUS  
FAUT PLUS DE TEMPS POUR MENER A BIEN NOS CONSULTATIONS, NOUS  
POURRIONS ENVISAGER DE POURSUIVRE LA DISCUSSION PENDANT UNE  
TROISIEME JOURNEE.

COMME VOUS LE SAVEZ, LES MINISTRES DES  
FINANCES REUNIS A TORONTO CETTE SEMAINE ONT FAIT PLUSIEURS  
SUGGESTIONS UTILES QUANT A NOTRE ORDRE DU JOUR. APRES AVOIR ETUDIE  
ATTENTIVEMENT CES SUGGESTIONS AINSI QUE LES POINTS MENTIONNES  
DANS VOTRE COMMUNIQUE D AOUT 1981, JE CONSTATE AVEC PLAISIR UNE  
BONNE MESURE DE CONVERGENCE ENTRE LES QUESTIONS ECONOMIQUES  
ET LES PRIORITES A MOYEN TERME QUE VOUS AVEZ DEFINIES ET  
CELLES QU A RETENUES LE GOUVERNEMENT FEDERAL DANS LE PROGRAMME  
DE RENOUVEAU ECONOMIQUE EXPOSE DANS LE BUDGET. JE PENSE PAR  
CONSEQUENT QUE NOUS POURRONS AISEMENT FAIRE LE TOUR DE TOUTES  
LES QUESTIONS QUI NOUS ONT ETE SUGGEREES DANS LE CADRE DE  
L ORDRE DU JOUR QUE JE PROPOSE CI-APRES.

JE SUIS BIEN CONSCIENT, CE FAISANT, DES PRESSIONS QUI  
S EXERCERONT POUR QUE NOUS NOUS ATTACHIONS EXCLUSIVEMENT  
AU COURT TERME. MAIS JE SUIS CERTAIN QU EN TANT QUE PREMIER  
MINISTRE VOUS CONVIENDREZ QUE NOUS DEVRIONS PROFITER DE CETTE  
REUNION POUR NOUS CONSULTER SUR NOS PROBLEMES ECONOMIQUES  
IMMEDIATS ET PRESSANTS, PARTICULIEREMENT L INFLATION, ET SUR LES  
SOLUTIONS A Y APPORTER. VOUS CONVIENDREZ AUSSI, J EN SUIS  
CERTAIN, QUE NOUS NE POURRONS, SANS FAIRE PREUVE  
D IRRESPONSABILITE, PASSER SOUS SILENCE LES PROBLEMES A MOYEN  
TERME, DE NATURE STRUCTURALE, PROBLEMES AUXQUELS NOS GOUVERNEMENTS  
ET LE SECTEUR PRIVE DOIVENT S ATTAQUER DES MAINTENANT SI NOUS  
VOULONS ASSURER LE RENOUVEAU ET LA PROSPERITE DE L ECONOMIE  
DANS LES ANNEES 80. ET C EST UNE CHOSE QUE NOUS DEVONS FAIRE  
TOUT EN SACHANT TRES BIEN QUE LES GOUVERNEMENTS DISPOSERONT DE  
MARGES DE MANOEUVRE FINANCIERE LIMITEES AU COURS DES  
PROCHAINES ANNEES PUISQU IL LEUR FAUDRA CONTINUER DE COMPRIMER  
LES DEPENSES PUBLIQUES.

JE PROPOSE DONC QUE NOTRE DISCUSSION S ARTICULE AUTOUR DE  
DEUX GRANDES QUESTIONS, A SAVOIR: LA GESTION DE L ECONOMIE ET LE  
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE. LE PREMIER JOUR, APRES LES DECLARATIONS  
LIMINAIRES, NOUS POURRONS DISCUTER DES QUESTIONS MACRO-ECONOMIQUES  
TELLES QUE L INFLATION ET DE LEURS INCIDENCES SUR LES  
POLITIQUES DE NOS GOUVERNEMENTS. MON GOUVERNEMENT A POUR  
PREMIER SOUCI, EN CE QUI CONCERNE L ECONOMIE, DE FAVORISER A  
COURT TERME LA CROISSANCE ET LA STABILITE DES PRIX EN APPLIQUANT  
EQUITABLEMENT LES RESTRICTIONS NECESSAIRES POUR ROMPRE LE  
CYCLE DE L INFLATION. TOUS LES GOUVERNEMENTS DOIVENT RECONNAITRE  
QU IL N EXISTE TOUT SIMPLEMENT PAS D AUTRE SOLUTION = L ADOPTION  
A L HEURE ACTUELLE DE MESURES VISANT A STIMULER L ECONOMIE AURAIT  
INEVITABLEMENT POUR EFFET D AGGRAVER LES PERSPECTIVES EN CE  
QUI A TRAIT A L INFLATION, A LA CROISSANCE REELLE ET A L EMPLOI.  
J ENTENDS DONC DEMANDER A TOUS LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX  
QUELLES MESURES ILS SONT DISPOSES A ADOPTER POUR APPUYER LES  
EFFETS DE RESTRICTION DU GOUVERNEMENT FEDERAL AU COURS DES



LE DEUXIEME JOUR, NOUS POURRIONS NOUS ENTRETENIR A HUIS CLOS DES PRINCIPALES QUESTIONS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A MOYEN TERME, NOTAMMENT LE DEVELOPPEMENT DE L INDUSTRIE, LA MISE EN VALEUR DES RESSOURCES NATURELLES, LES TRANSPORTS, LE DEVELOPPEMENT DES EXPORTATIONS ET CELUE DES RESSOURCES HUMAINES. JE PASSERAI EN REVUE AVEC VOUS NOS GRANDES PRIORITES NATIONALES EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, Y COMPRIS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE REGIONAL, ET LES ORIENTATIONS QUE MON GOUVERNEMENT CONSIDERE COMME FONDAMENTALES SI NOUS VOULONS QUE LE CANADA PROFITE AU MAXIMUM DES IMPORTANTES PERSPECTIVES ECONOMIQUES QUI SE DESSINENT POUR L AVENIR. J AI L INTENTION DE DEMANDER AUX PROVINCES LEUR AVIS SUR NOS PRINCIPALES PRIORITES DE DEVELOPPEMENT "AINSI QUE QUELLES-MESURES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ELLES SONT DISPOSEES A PRENDRE ELLES-MEMES DANS CHACUN DE CES SECTEURS." JE VEUX AUSSI M ASSURER QUE LES CONSULTATIONS FEDERALES-PROVINCIALES SE POURSUIVRONT, DANS LES MOIS A VENIR, SUR LES POLITIQUES SECTORIELLES FONDAMENTALES. NOUS POURRIONS TERMINER NOTRE REUNION EN PUBLIC, AVEC LES DECLARATIONS DE CLOTURE.

JE TIENS CEPENDANT A REITERER L AVIS QUE J AI EXPRIME DANS MA LETTRE DU 19 NOVEMBRE, A SAVOIR QU IL DEVRAIT ETRE POSSIBLE QUE LES MINISTRES DES FINANCES ACHEVENT LES NEGOCIATIONS RELATIVES A LA LOI SUR LES ACCORDS FISCAUX AVANT QUE NOUS NE NOUS REUNISSIONS. JE CROIS COMPRENDRE A CE PROPOS QUE LE MINISTRE DES FINANCES A PROPOSE A SES COLLEGUES DE TENIR UNE AUTRE REUNION EN JANVIER AFIN DE MENER CES NEGOCIATIONS A TERME.

POUR CE QUI EST DE LA FORME DE NOTRE REUNION, J ESTIME QUE LA CONFERENCE DE 1978 SU L ECONOMIE NOUS AURA APPRIS BEAUCOUP DE CHOSES. AINSI, JE TIENS TOUT PARTICULIEREMENT A EVITER LA RIGIDITE INUTILE ET LES FORMALITES TROP BUREAUCRATIQUES QUE NOUS AVONS MALHEUREUSEMENT ADMISES A CETTE OCCASION. JE CROIS SINCEREMENT, ET JE PENSE QUE VOUS PARTAGEREZ MON AVIS LA-DESSUS, QUE NOUS DEVRIONS ABORDER CETTE REUNION D UNE MANIERE QUI STIMULERA, AU LIEU DE LES REPRIMER, L INITIATIVE ET L IMAGINATION QUE NOUS DEVONS TOUS CONSACRER A NOS PROBLEMES ET A NOS DEFIS D ORDRE ECONOMIQUE.

JE PROPOSE DONC QUE NOTRE REUNION SOIT AUSSI RESTREINTE ET AUSSI DENUEE DE FORMALITES QUE POSSIBLE AFIN DE FAVORISER LES CONSULTATIONS ENTRE PREMIERS MINISTRES. NOUS DEVRIONS A MON AVIS LIMITER NOTRE CERCLE AUX PREMIERS MINISTRES, AUX MINISTRES DES FINANCES, AUX MINISTRES CHARGES DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET A UN AUTRE MINISTRE. IL M APPARAIT AUSSI SOUHAITABLE, POUR LA MEME RAISON, DE LIMITER A QUATRE LE NOMBRE DES FONCTIONNAIRES QUI POURRONT ETRE ADMIS A NOTRE SEANCE A HUIS CLOS.

JE ME REJOUIS D AVANCE DE CETTE OCCASION QUE NOUS AURONS DE EXAMINER AVEC SERIEUX ET DETERMINATION LES PROBLEMES ECONOMIQUES ET LES PERSPECTIVES QUE LES GOUVERNEMENTS ET LE SECTEUR PRIVE ENVISAGENT A L HEURE ACTUELLE. J AI BON ESPOIR QUE CES CONSULTATIONS ENTRE GOUVERNEMENTS FEDERAL ET PROVINCIAUX, ET CELLES QUE NOUS TIENDRONS PAR LA SUITE AVEC LES ENTREPRISES ET LES SYNDICATS, NOUS PERMETTRONT D ENTREVOIR PLUS CLAIREMENT LA VOIE DU RENOUVEAU ECONOMIQUE AINSI QUE LES MESURES QUE NOS GOUVERNEMENTS RESPECTIFS DEVRONT ADOPTER DE CONCERT POUR ATTEINDRE CE BUT.

JE VOUS PRIE D AGREER, MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE, L ASSURANCE DE MA HAUTE CONSIDERATION.

PIERRE ELLIOTT TRUDEAU  
PREMIER MINISTRE DU CANADA

\*  
AFINTER QBC

PMO PCC GTT

V

CC L. MORIN

AFINTER QBC

CNCP MULTI ADR  
GT0383 DEC 30 1359 EST

HC GOVT VIC

001 006

RX 051-3523 AFINTER QBC

HON RENE LEVESQUE, PREMIER

PARLIAMENT BUILDINGS

QUEBEC

FM: HON W R BENNETT, PREMIER OF BC

VICTORIA

TLX 049-7135

301007 PST DEC 81

BT

P R I O R I T Y

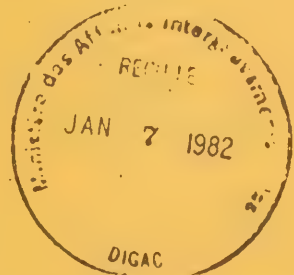
MY DEAR PRIME MINISTER:

THANK YOU FOR YOUR TELEX OF DECEMBER 18 IN WHICH YOU AGREE TO A FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON THE ECONOMY IN EARLY FEBRUARY. MY COLLEAGUES AND I WELCOME YOUR PROPOSALS CONCERNING AGENDA ITEMS FOR THE CONFERENCE. THESE NO DOUBT WILL COMPLEMENT THE ITEMS PUT FORWARD TO YOU IN OUR NINE-POINT PROGRAM FOR CANADIAN ECONOMIC RECOVERY.

IN REGARD TO FISCAL ARRANGEMENTS, THE PREMIERS SHARE YOUR HOPE THAT THIS MATTER CAN BE RESOLVED TO THE SATISFACTION OF THE PARTIES PRIOR TO OUR MEETING IN FEBRUARY. HOWEVER, TO THE EXTENT THIS PROVES IMPOSSIBLE, YOU WILL UNDERSTAND THAT MOST IF NOT ALL OF THE PREMIERS WILL WISH TO DISCUSS THIS IMPORTANT SUBJECT AT THE FIRST MINISTERS' CONFERENCE.

MY COLLEAGUES AND I THANK YOU FOR YOUR SUGGESTIONS CONCERNING ARRANGEMENTS FOR THE CONFERENCE. IN REGARD TO THE DURATION OF THE MEETING, THE CONSENSUS OF THE PREMIERS IS THAT IT WOULD BE PRUDENT AT THIS TIME TO SET ASIDE THREE DAYS -- PARTICULARLY IN VIEW OF THE AGREED-UPON FORMAT OF PUBLIC OPENING AND CLOSING STATEMENTS.

MY COLLEAGUES AND I PROPOSE A MEETING OF SENIOR OFFICIALS EARLY IN JANUARY TO FINALIZE THE AGENDA AND CONFERENCE ARRANGEMENTS AND IN ORDER TO ENSURE A MEETING THAT IS BOTH PRODUCTIVE AND SUCCESSFUL IN WORKING TOWARDS OUR OBJECTIVE OF CANADIAN ECONOMIC RECOVERY.







QUEBEC 82.01.07. 1644

MONSIEUR PIERRE-ELLIOTT TRUDEAU  
PREMIER MINISTRE DU CANADA  
HOTEL DU PARLEMENT  
OTTAWA  
K1A 0A2

MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE,

JE FAIS SUITE A VOTRE MESSAGE DU 18 DECEMBRE DERNIER  
CONCERNANT LA TENUE, LES 2, 3 ET 4 FEVRIER PROCHAIN, D'UNE  
CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE DES PREMIERS MINISTRES SUR  
L'ECONOMIE, A OTTAWA.

DES LE MOIS D'AOUT DERNIER, JE ME SUIS ASSOCIE AUX PREMIERS  
MINISTRES DES PROVINCES POUR VOUS PROPOSER LA TENUE, DANS LES  
MEILLEURS DELAIS, D'UNE TELLE CONFERENCE. MALHEUREUSEMENT, VOTRE  
CALENDRIER NE NOUS A PAS ENCORE PERMIS DE NOUS RENCONTRER POUR  
DISCUTER DES PROBLEMES GRAVES QUE TRAVERSE L'ECONOMIE DEPUIS DEJA  
TROP LONGTEMPS. IL VA DONC DE SOI QUE JE PARTICIPERAI A CETTE  
CONFERENCE, MAINTENANT PREVUE POUR LE DEBUT DU MOIS PROCHAIN.

LES SUJETS QUE NOUS ABORDERONS AU COURS DE LA CONFERENCE  
DEVONT PORTER SUR LES QUESTIONS QUI PREOCCUPENT AU PLUS HAUT  
POINT NOS CONCITOYENS ET QUI LEUR CAUSENT DES DIFFICULTES  
MAJEURES QU'IL NOUS FAUT REGLER D'URGENCE. A CET EGARD, LE  
NIVEAU INADMISSIBLE ET STERILISANT DES TAUX D'INTERET,  
L'EQUILIBRE DES FINANCES PUBLIQUES DES GOUVERNEMENTS  
POUR EMPECHER DES HAUSSES INUTILES DE TAXES ET D'IMPOT ET LES  
MESURES CONCRETES A ADOPTER POUR RELANCER SANS DELAI L'ECONOMIE  
ME SEMBLANT DEVOIR NOUS OCCUPER EN PRIORITE.

JE NE PARTAGE PAS LE POINT DE VUE EXPRIME DANS VOTRE LETTRE  
A L'EFFET QUE L'INFLATION SOIT LE MAL PRINCIPAL QU'IL  
FAILLE COMBATTRE. A MON SENS, LE CHOMAGE ET LA SOUS-UTILISATION  
DE NOTRE APPAREIL PRODUCTIF SONT BEAUCOUP PLUS PREOCCUPANTS. A  
CET EGARD, LA POLITIQUE DE HAUTS TAUX D'INTERET DE VOTRE GOUVER-  
NEMENT EST INACCEPTABLE ET CE PROBLEME DOIT ABSOLUMENT ETRE  
RESOLU POUR QUE L'ECONOMIE AIT QUELQUE CHANCE DE REDEMARRER.  
C'EST LA UNE CONDITION DE BASE A LAQUELLE NOUS DEVONS NOUS  
ATTACQUER EN PREMIER LIEU, LORS DE NOTRE RENCONTRE.

DE PLUS, LA RENEGOCIATION DES ACCORDS FISCAUX NOUS APPARAIT UNE  
QUESTION ESSENTIELLE. LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC EST PREOCCUPE  
AU PLUS HAUT POINT PAR LES COUPURES QUE MENACE DE FAIRE LE  
GOUVERNEMENT FEDERAL DANS SES PAIEMENTS DE TRANSFERTS AUX  
PROVINCES. JE CONSIDERE QUE LA QUESTION DES ARRANGEMENTS  
FISCAUX DEVRAIT ETRE UN DES POINTS PRINCIPAUX INSCRITS  
SPECIFIQUEMENT A L'ORDRE DU JOUR, A MOINS QUE LES MINISTRES  
DES FINANCES EN SOIENT ARRIVES A UNE ENTENTE QUI NOUS SOIT  
SATISFAISANTE AU COURS DES PROCHAINS JOURS, CE QUI SEMBLE  
MALHEUREUSEMENT PEU PROBABLE. JE VOUS RAPPELLE, A CET EGARD,  
QUE JAMAIS LES ACCORDS FISCAUX N'ONT ETE RENOUVELES SANS QUE LES  
PREMIERS MINISTRES AIENT EU L'OCCASION DE S'EN ENTRETENIR.

ENFIN, NOUS DEVRIONS DISCUTER DES MESURES PLUS SPECIFIQUES EN VUE  
DE RELANCER L'ECONOMIE. A CET EGARD, J'ENTENDS FAIRE PART, LORS DE  
LA CONFERENCE, DES ACTIONS QU'ENTEND ENGAGER LE GOUVERNEMENT  
DU QUEBEC, NOTAMMENT EN CE QUI CONCERNE LE DEVELOPPEMENT REGIONAL.

CES TROIS POINTS DEVRAIENT, A MON SENS, FAIRE L'OBJET DE  
DISCUSSIONS PUBLIQUES, VU QU'ILS INTERESSENT L'ENSEMBLE DES AGENTS  
ECONOMIQUES. NOUS POURRIONS RESERVER NOS DISCUSSIONS PRIVEES POUR  
DES SUJETS PLUS TECHNIQUES.

QUANT AUX MODALITES ET A LA FORME DE LA CONFERENCE, JE LAISSE A NOS  
FONCTIONNAIRES RESPECTIFS LE SOIN D'EN DISCUTER D'AVANTAGE  
LORS DE LA RENCONTRE, QU'ILS DOIVENT AVOIR SUR CE SUJET, LA SEMAINE  
PROCHAINE, A TORONTO. NOS REPRESENTANTS Y PRECISERONT NOS  
VUES, EN S'INSPIRANT DU CADRE GENERAL QUE JE VIENS D'ESQUISSE.

BIEN A VOUS,

LE PREMIER MINISTRE DU QUEBEC,



*copie à son le des affaires : 82-01-11*

439.

BC GOVT VIC

AFINTER QEC

MIN. COMMUNICATIONS  
EDIFICE 100 ETAGE

'82 JAN 8 PM 12 01

QUEBEC, 82-01-08 11:40

MONSIEUR WILLIAM R BENNETT  
PREMIER MINISTRE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE  
HOTEL DU GOUVERNEMENT 1401, AV. ROCKLAND  
VICTORIA CB V8S 1V9

SALLE DES  
TELESCOPTEURS

MONSIEUR LE PREMIER MINISTRE,

J'AI PRIS CONNAISSANCE DE LA CORRESPONDANCE QUE VOUS  
AVEZ ECHANGEÉ REÇEMENT AVEC LE PREMIER MINISTRE DU CANADA,  
RELATIVEMENT A LA PROCHAINE CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE DES  
PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE.

J'AI NOTE QUE VOUS VOUS INSCRIVIEZ DANS LA TRADITION SUIVANT  
LAQUELLE L'HOTE DE LA DERNIERE CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES  
DES PROVINCES AGIT COMME PORTE-PAROLE DE SES COLLEGUES, APRES  
AVOIR OBTENU LEUR ACCORD, ET QUE VOUS AVIEZ AUSSI EPOUSE LA  
TENDANCE RECENTE SUIVANT LAQUELLE LES SILENCES POUVAIENT  
ETRE PERCUS COMME DES CONSENTEMENTS.

VOUS COMPRENDREZ QU'IL M'EST DIFFICILE D'ACCEPTER QU'IL EN  
SOIT AINSI POUR LE QUEBEC, PARTICULIEREMENT A LA LUMIERE DES  
EVENEMENTS DES DERNIERS MOIS.

JE NE CONTESTE EN AUCUNE FACON VOTRE POSSIBILITE DE VOUS  
EXPRIMER AU NOM DE NOS COLLEGUES, S'ILS CONTINUENT A SOUHAITER  
QU'IL EN SOIT AINSI, MAIS VOUS COMPRENDREZ QU'A MOINS D'UN  
ACCORD EXPLICITE DU QUEBEC, IL NE SERAIT PAS OPPORTUN QUE VOUS  
PUISSIEZ VOUS EXPRIMER EN SON NOM.

CETTE SITUATION N'EMPECHERA PAS, BIEN SUR, QUE NOUS NOUS  
TENIONS INFORMES DE NOS ECHANGES, LORSQU'ILS SONT SUSCEPTIBLES  
DE PRESENTER UN INTERET POUR LES PARTIES EN CAUSE. DANS CETTE  
FOULE, JE TRANSMETS UNE COPIE DE LA PRESENTE AU PREMIER  
MINISTRE DU CANADA AINSI QU'A NOS COLLEGUES DES PROVINCES.

BIEN A VOUS,

LE PREMIER MINISTRE DU QUEBEC  
RENE LEVESQUE.

FIN FC





# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec

**Développement économique**

---

*Document d'appui*





## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

### DOCUMENT D'APPUI

#### 1.- La performance économique du Canada et du Québec des dix dernières années

Avant d'examiner ensemble les solutions que le Québec entend proposer pour sortir de l'impasse économique actuelle, il y aurait lieu de faire un bref retour sur sa performance au cours de la décennie qui vient de s'écouler. Le Québec a connu pendant cette période un développement continu, attribuable au dynamisme croissant de l'entrepreneurship chez-nous et aux effets positifs générés par les outils que nous a donnés, dans le secteur public notamment, la révolution tranquille. A titre d'illustration, de 1971 à 1980, la production intérieure brute (PIB)<sup>(1)</sup> a augmenté en moyenne de 3,0% par an contre 2,6% en Ontario et 3,2% pour l'ensemble des pays de l'OCDE. La progression du PIB per capita a été, quant à elle, de 2,5% au Québec contre 1,3% en Ontario et 2,5% pour l'ensemble du Canada. Notons que de 1975 à 1980, le Canada est passé, si on exclut les pays arabes producteurs de pétrole, du 4<sup>e</sup> au 12<sup>e</sup> rang mondial quant au PIB per capita, en dollars courants<sup>(2)</sup>. Sur un autre plan, toujours de 1971 à 1980, l'augmentation plus rapide de la productivité au Québec entraînait une hausse moyenne du revenu réel per capita de 4,4% par an contre 2,6% en Ontario et de 3,6% pour le Canada dans sa totalité<sup>(3)</sup>.

La deuxième moitié de la décennie (1975-80), marquée par une conjoncture occidentale fort troublée, a quand même permis au Québec de réaliser une performance meilleure que l'ensemble des pays de l'OCDE, avec une croissance moyenne de 2,5%, ce qui dépasse la croissance annuelle moyenne de 2,1% observée en Ontario mais demeure inférieure à la moyenne canadienne fortement influencée par les développements dans l'Ouest canadien. Pendant ces cinq ans, la productivité augmentait de 3,2% au Québec alors qu'elle diminuait de 2,3% en Ontario. Pour les trois dernières années, la progression a été de 6% au Québec et la chute en Ontario de 5%. Pour ces mêmes années, la part des entreprises privées dans le total des investissements passait de 58,4% à 65,9%<sup>(4)</sup>. De 1975 à 1980, enfin, nos exportations internationales

---

(1) Aux prix et aux taux de change de 1975.

(2) "Principaux indicateurs économiques", OCDE, novembre 1981.

(3) "Comptes économiques provinciaux", Statistique Canada, catalogue 13-213.

(4) "Investissements privés et publics au Canada", Statistique Canada, catalogues 61-205 et 61-206.

augmentaient à un rythme de 21,6% par an contre 18% en Ontario et dans l'ensemble du Canada, et le nombre d'emplois qui en dépend est passé de 185 000 en 1975 à 289 000 en 1980<sup>(5)</sup>.

Ces résultats permettent de mesurer l'ampleur de notre potentiel économique à l'aube des années 80. L'abondance de nos ressources naturelles, la situation géographique du Québec, son important marché intérieur, ses ressources humaines jeunes et de plus en plus instruites - un tiers des diplômés en administration du Canada sont des Québécoises et des Québécois - et sa structure industrielle large et diversifiée permettent de conclure que le Québec possède tous les atouts pour accélérer son développement et réduire le fléau du chômage. Un constat s'impose cependant: tout au long de la décennie, le chômage est en effet resté au Québec substantiellement supérieur à celui de l'ensemble du Canada et de moitié plus élevé qu'en Ontario, comme d'ailleurs depuis que nous possédons des statistiques à ce sujet, soit depuis la fin de la deuxième guerre mondiale.

## 2.- Les efforts des cinq dernières années

Le premier mandat de notre gouvernement a débuté dans des conditions économiques peu favorables. La grande région de Montréal subissait la récession post-olympique. La perte nette d'emplois dans les secteurs traditionnels, en raison des importations préjudiciables massives, atteignait 23 000. Des usines de pâtes et papiers (Wayagamack, East Angus) fermaient leurs portes, d'autres connaissaient des difficultés considérables.

A partir de quinze rencontres sectorielles et de trois sommets économiques s'est établi un dialogue avec tous les agents économiques qui a permis l'élaboration graduelle et patiente d'une politique économique cohérente contenue dans "Bâtir le Québec". Elle repose sur trois fondements majeurs: dynamiser l'entreprise, source ultime du développement, dans ses fonctions propres: gestion, financement, accès aux marchés, recherche et innovation; développer en priorité les secteurs industriels liés aux ressources et aux autres avantages comparés du Québec; assurer une meilleure coordination et un dynamisme plus grand des agents économiques par la concertation et par le soutien de l'entrepreneurship.

Plusieurs politiques ont découlé de ces principes. L'effondrement que vivaient les secteurs mous (textile, vêtement, bonneterie, chaussure, meuble) a entraîné la tenue de quatre mini-sommets. Des

---

(5) Bureau de la Statistique du Québec, "Exportations chargées au Québec par pays et marchandises, 1975-1980".



pressions conjointes ont été faites sur le gouvernement fédéral qui ont fini par être entendues. La taxe de vente était par la suite abolie sur les produits de ces industries, presque totalement aux frais du gouvernement du Québec, puisqu'Ottawa a refusé encore une fois d'adapter ses mesures à la spécificité et aux besoins du Québec. Enfin, un programme d'aide à la modernisation qui génère des investissements de \$300 millions, a été mis sur pied pour ces industries. A la fin de 1980, une partie seulement des emplois perdus avaient été retrouvés. A tout le moins, l'hémorragie avait cessé et la productivité s'était nettement améliorée.

Par ailleurs, pour enrayer la perte de concurrentialité de notre plus grande industrie, celle des pâtes et papiers, un programme de modernisation a été mis au point avec l'industrie pour chacune de ses 52 unités de production. Ce programme générant des investissements de \$2,5 milliards est en marche et prévoit notamment la diminution des coûts de transport de la matière première, l'accélération de la vitesse des machines, et une conversion vers des procédés de production réduisant les coûts et la pollution. Ces mesures permettront à l'industrie de retrouver des marchés perdus et de consolider les 70 000 emplois directs qu'elle génère. Après avoir retardé de plus d'un an la mise en oeuvre du programme et sous la pression de l'industrie, le gouvernement fédéral acceptait de participer à son financement, mais dans des proportions inférieures aux normes habituelles. Entre-temps, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, où sont installées les mêmes entreprises papetières, bénéficiaient des efforts du Québec et obtenaient rapidement la participation des autorités fédérales. Quoiqu'il en soit, le programme fonctionne actuellement à plein et génère près de \$500 millions d'investissements par année au Québec.

Dans l'agro-alimentaire, une offensive a été menée sur tous les fronts. Parallèlement à la protection du territoire agricole, des politiques de diversification des productions ont permis de déborder de la stricte industrie laitière où était confinée notre agriculture. Les crédits du ministère de l'Agriculture ont presque doublé en quatre ans; les montants en garanties de prêts de l'Office du Crédit agricole sont pour leur part passés de \$142 millions à plus de \$480 millions. La Société québécoise d'initiatives agro-alimentaires, SOQUIA, est devenue le partenaire de dizaines d'entreprises de transformation. Au total, le taux d'autosuffisance passait de 47,4% en 1976 à 60% en 1980, la valeur de la production faisait plus que doubler et les investissements dans l'agro-alimentaire atteignaient près d'un milliard \$ en 1980.

Dans le secteur manufacturier, une série de gestes concrets ont contribué à faire du Québec le paradis de la petite et moyenne entreprise. Il ne s'agit pas ici de politiques accessoires et secondaires

puisque'il faut bien comprendre qu'au Québec les PME constituent, d'une façon très nette, le coeur de la structure industrielle. En plus d'une multitude de programmes d'aide spécifiques, de nombreuses mesures ont contribué à nourrir le dynamisme de ces entreprises: création des SODEQ, loi 48 sur les stimulants fiscaux, diminution de l'impôt sur les profits des PME de 12% à 3%, programmes PME innovatrice et Entraide- PME, élargissement des champs d'intervention de la Société de Développement industriel, création du Crédit touristique, création dans le domaine des exportations de l'Office québécois du commerce extérieur et de la SDI-exportation, etc. Plusieurs de ces mesures ont épaulé le dynamisme des PME au point où elles créent de 60% à 80% des nouveaux emplois manufacturiers chaque année au Québec. La croissance des PME a notamment permis au Québec d'augmenter sa part des livraisons manufacturières canadiennes de 25,8% en 1977 à 26,4% en 1980.

Sur le plan conjoncturel, le Québec a également depuis 1977 livré une lutte sans merci au chômage par le biais de l'Opération Solidarité Economique, OSE, qui a contribué à injecter plus d'un milliard \$ dans l'économie sur un peu plus de trois ans, ce qui a permis le soutien ou la création de près de 75 000 emplois. Plus de 500 entreprises ont été créées directement dans le cadre de OSE.

L'action des sociétés d'Etat, en association avec le secteur privé, a par ailleurs généré des investissements qui ont contribué significativement au développement des régions et à la diminution des disparités: la mine de sel des Iles-de-la-Madeleine; la seule papeterie construite au Québec depuis 1938: celle de Donohue-Normick à Amos, et bientôt une autre, celle de Rexfor-F.F. Soucy à Matane, dès que les taux d'intérêt le permettront; de nombreuses mines grâce à la participation de SOQUEM; le complexe forestier de la Vallée de la Matapédia; grâce à la SNA, des industries de transformation de l'amiante: Distex, Lupel-amiante, Magnaq I; dans l'agro-alimentaire de pointe: SODISPRO, avec la participation de SOQUIA; etc. D'importants investissements sont en voie d'être réalisés dans la distribution du gaz grâce à Gaz Métropolitain et à Gaz Inter-Cité où le gouvernement du Québec, principalement par SOQUIP, détient des participations majoritaires. D'autres projets importants tels Pétrumont dans la pétrochimie et l'usine pilote de production de méthanol sont également menés par des sociétés d'Etat, associées le plus souvent en "joint venture" avec des entreprises privées. On peut ainsi mesurer tout l'impact de leur action sur la croissance récente de l'économie québécoise, sans compter bien sûr le facteur de dynamisme que constitue Hydro-Québec par ses investissements de plus de \$2,5 milliards par année. Grâce à la politique d'industrialisation par l'électricité, ces investissements en génèrent et en généreront d'autres très importants dans le secteur de transformation des ressources, dont l'impact est concentré dans les régions éloignées.

Au total, les cinq dernières années auront vu la création de



plus de 230 000 emplois au Québec. On pouvait, en ce qui concerne l'emploi, être optimiste jusqu'au milieu de 1981, alors qu'aux effets de la situation économique nord-américaine se sont ajoutés ceux des politiques fédérales, notamment celle des taux d'intérêt élevés, pour affecter très durement l'économie du Québec, où le poids des PME, très sensibles aux conditions du crédit, est beaucoup plus important qu'ailleurs au Canada. Après quatre mois de détérioration rapide, il y avait en décembre 1981 au Québec 93 000 emplois de moins qu'en décembre 1980, soit une diminution en douze mois de plus de 3%! Jamais on n'avait vu une détérioration aussi soudaine et aussi profonde de la situation de l'emploi au Québec.

### 3.- Les politiques fédérales actuelles: un cul-de-sac pour le Québec

Comme nous en avons longuement fait état dans un autre document, la politique des taux d'intérêt parmi les plus élevés du monde occidental que pratique la Banque du Canada est appliquée indistinctement au Québec comme dans le reste du Canada. On est en train de tuer le malade en lui administrant une médecine de cheval pour une maladie qui n'est pas la sienne. Le problème économique majeur et immédiat du Québec n'est pas l'inflation mais bien la conservation et la création d'emplois. Il faut bien constater que si, en pleine récession, les taux de chômage n'atteignent que 4% en Alberta et 7% en Ontario, le Québec, quant à lui, est au seuil des 12%! Bien pire, les milliers de PME québécoises qu'actuellement on accule, par les taux d'intérêt élevés, à la faillite ou à la fermeture risquent de ne jamais rouvrir leurs portes: la disparition du capital de production qu'elles représentent aura des effets durables pour plusieurs années sur la production comme sur l'emploi.

Il est par ailleurs inutile d'élaborer, dans le cas du Québec, des stratégies de relance de l'économie si on doit maintenir les taux d'intérêt à leur niveau actuel. Pendant qu'on réussira à créer quelques centaines d'emplois, c'est par milliers que continueront de disparaître les emplois existants comme nous le constatons depuis bientôt cinq mois.

En fait, la situation que nous vivons ressemble à celle qu'a vécue le Québec en 1977, dans les secteurs traditionnels, sauf que la crise est aujourd'hui largement généralisée et beaucoup plus profonde. En 1977, une des réponses du gouvernement québécois avait été l'Opération Solidarité Economique qui permettait d'affecter des fonds dans la création directe d'emplois. L'étranglement des finances publiques du Québec opéré graduellement depuis 1977 et accéléré par les prochains accords fiscaux empêche de dégager les crédits

minimaux qui permettraient de faire face au pire de la crise. En effet, pendant la période 1972-77, alors que les transferts fédéraux représentaient plus du quart des revenus du gouvernement du Québec, ils ont augmenté en moyenne de 18,9% par année soit plus de deux fois le taux moyen de l'inflation. De 1977 à 1982, ces transferts n'augmentaient que de 8,8% par an en moyenne, ce qui représente une diminution en termes réels puisque le taux moyen d'inflation a été supérieur pendant la période. Cette situation s'aggraverait davantage avec la perspective d'une baisse absolue des montants de transferts fédéraux au cours de la période couverte par les prochains accords.

De sorte qu'au moment même où, pour stimuler l'économie et soutenir l'emploi, le gouvernement du Québec devrait d'urgence dégager des fonds, il se fait couper les vivres par Ottawa sous prétexte de réduire un déficit qui, de toute façon, en vertu des accords sur le pétrole, est en voie de se résorber. Or, le gouvernement du Québec est beaucoup mieux placé que le gouvernement fédéral pour mettre en place rapidement des programmes de stimulation de l'économie adaptés aux conditions du Québec. Le succès de OSE le démontre amplement.

Ainsi, il est inutile et aberrant de s'entendre au cours de cette conférence sur des moyens de stimuler le développement économique au Québec si deux conditions sine qua non ne sont pas remplies:

- 1) Une baisse immédiate des taux d'intérêt, comme le suggèrent la plupart des organismes économiques, Le Conseil économique du Canada évaluait même cette baisse à 3 points de pourcentage au minimum.
- 2) Une révision des propositions fédérales dans le cadre des accords fiscaux de façon à ce que l'ensemble des transferts suivent au moins le rythme de l'inflation.

#### 4.- Les principes sous-jacents aux politiques de développement économique

A la dernière conférence des Premiers ministres sur l'économie, en novembre 1978, le gouvernement du Québec a rappelé un certain nombre de principes fondamentaux qu'il considère comme une base minimum à une cohérence du développement économique des régions canadiennes. Ces principes sont: respect des juridictions, respect des ententes, respect des spécificités régionales et surtout respect et appui aux priorités des provinces.



Il est important de souligner à nouveau ces principes et de rappeler que le gouvernement du Québec ne peut absolument pas accepter une approche pancanadienne à l'élaboration d'une politique économique. Les spécificités régionales canadiennes et les écarts entre les étapes de développement de chacune des régions sont trop prononcés pour penser que des mesures uniformes puissent être efficaces partout, au même degré.

Le gouvernement du Québec est sûrement le mieux placé, si on lui en laisse les moyens, pour intervenir dans le domaine des politiques plus particulièrement structurelles. Le conflit de la taxe de vente, le programme OSE, les différentes politiques structurelles mises de l'avant depuis cinq ans: agriculture, pâtes et papiers, mines, exportations, etc., en sont des exemples particulièrement éloquentes puisque ces mesures ont contribué largement à la performance relative exceptionnelle qu'a connue l'économie québécoise de 1975 à 1980.

---

En même temps que le budget du 18 novembre dernier, le gouvernement fédéral rendait public un document produit par un comité ad hoc du cabinet et intitulé "Le développement économique du Canada au cours des années 80". Il convient d'examiner rapidement les orientations qui y sont contenues et les principes sur lesquels les politiques proposées s'appuient.

### Les perspectives

Le Québec se réjouit que le gouvernement fédéral partage son analyse sur les possibilités de développement liées en grande partie à la mise en valeur des ressources naturelles (énergie, agriculture, pêche, forêts, mines), notamment quant aux retombées des grands projets industriels, qu'il est convenu d'appeler les mégaprojets. Il ne peut cependant partager la vision que l'avenir résolument enchanteur découlant de ce constat soit si éloigné dans le temps. Avec un peu de recul, on mesure mieux la longueur du chemin à parcourir avant d'arriver aux lendemains idylliques qu'on nous promet et on constate également que l'analyse fédérale ignore complètement les faiblesses actuelles et immédiates de l'économie canadienne. Prendre le parti d'ignorer l'envers de la médaille ne peut mener à la définition de solutions réalistes et efficaces.

Le Québec comptera par ailleurs sur son territoire, pour la décennie présente, une part importante des investissements reliés aux mégaprojets, notamment dans le domaine de l'énergie hydroélectrique. Les retombées de ces projets bénéficieront largement aux entreprises québécoises mais il y a lieu d'être sceptique sur la volonté fédérale de diriger vers le Québec sa part des retombées des grands projets prévus ailleurs au Canada, bien que le Québec

représente 28% des livraisons manufacturières du pays. Contrairement au cas de l'Ontario, d'ailleurs, le document fédéral n'évalue pas l'importance pour le Québec des retombées des projets réalisés dans l'Ouest.

### Les orientations

Au plan de la concurrence internationale, la position canadienne est purement défensive et reflète même un certain angélisme. Même si nos exportations ont connu une expansion phénoménale depuis quelques années, le Québec possède toujours une part importante des secteurs industriels vulnérables aux importations. Il est primordial qu'une protection minimale leur soit assurée et que des mesures importantes soient prises pour les rendre plus concurrentiels.

Au plan des relations fédérales provinciales, les principes évoqués dans le sens de la coopération et de la consultation sont fort louables. On peut craindre cependant que l'intérêt que porte le gouvernement fédéral aux régions économiquement plus faibles ne se traduise une fois de plus par des mesures répondant davantage à des préoccupations "nationales" que régionales. Rien ne laisse entrevoir par ailleurs que les mesures fédérales qui pourraient être en contradiction avec les politiques du Québec ne seront pas imposées unilatéralement. Sur ces deux derniers points, la philosophie fédérale ne semble pas avoir changé. Encore récemment, la non reconduction unilatérale par Ottawa des contingentements d'importation des chaussures a confirmé ces craintes en menaçant directement les 6 600 emplois que compte le Québec dans cette industrie.

Le document fédéral insiste aussi sur la consultation et la coopération avec les gouvernements provinciaux pour éviter le dédoublement improductif des programmes et des dépenses. Cette position logique ne trouve malheureusement que peu d'applications concrètes. Le gouvernement fédéral vient de créer un programme de modernisation et d'adaptation des industries du textile et du vêtement qui dédouble celui mis en place par le gouvernement du Québec il y a plusieurs mois et dans lequel des fonds de subvention de \$80 millions sont prévus sur cinq ans. Toutes les approches et les offres de coordination et d'harmonisation faites par le ministère québécois de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme ont été rejetées par les responsables fédéraux. Il est évident que la création de ce programme administré par un nouvel organisme, le Conseil canadien pour le renouveau industriel, ne va pas du tout dans le sens d'une plus grande concertation et du respect des juridictions des provinces mais semble poursuivre des objectifs purement politiques.



La grande question à laquelle le document fédéral n'apporte aucune réponse crédible se pose donc d'elle-même: comment parviendra-t-on à assurer la coordination de l'action des deux niveaux de gouvernement au moment même où on attribue à l'absence de coordination une grande part de l'inefficacité actuelle des programmes gouvernementaux en matière de développement économique?

### Les priorités

Sur un autre plan, le gouvernement du Québec ne peut que partager la politique fédérale d'appui au secteur privé et de complémentarité du rôle de l'Etat en matière économique. Il est également satisfait de constater que les politiques fédérales identifient les mêmes grandes priorités: développement industriel et développement des ressources, des transports, des exportations et des ressources humaines. Il se demande cependant comment, à la lumière des mesures proposées, le gouvernement central assurera une véritable régionalisation des retombées industrielles des grands projets. Comment apportera-t-il des corrections à la répartition passée et actuelle des dépenses fédérales en matière de recherche et d'innovation concentrées en Ontario de façon à la rééquilibrer, notamment en faveur du Québec? Comment enfin le gouvernement fédéral, toujours à la lumière de ses gestes récents dans le domaine de la chaussure, du textile, et des vêtements, peut-

décemment parler de coordination fédérale-provinciale dans ses politiques d'adaptation et de modernisation des secteurs industriels traditionnels? Par ailleurs, lorsqu'il est question des ressources et des transports, le gouvernement fédéral est muet sur la consultation et la coordination. Dans ce dernier cas, seul le port de Montréal semble l'intéresser. Pourtant, la politique de passivité et de neutralité du Conseil des Ports nationaux présage mal quant au dynamisme propre qu'on dit vouloir assurer à cette importante infrastructure industrielle, comme l'ont souligné les participants au sommet économique de Montréal, le printemps dernier. Les politiques mises de l'avant en matière de développement des exportations et des ressources humaines semblent, pour leur part, s'inspirer autant sinon plus de considérations politiques que de préoccupations économiques. Les spécificités du Québec devraient à cet égard être mieux reconnues dans l'élaboration des politiques nationales.

### 5.- Les stratégies de développement

En septembre 1979, dans le cadre d'un énoncé global de politique économique, "Bâtir le Québec", le gouvernement du Québec a non seulement exprimé clairement ses vues en matière de développement économique, mais s'est donné des orientations et a pris, en termes d'actions, des engagements concrets. Ces engagements ont été, dans une très forte proportion, réalisés.

Nous nous apprêtons donc à présenter un programme d'action économique qui viendra compléter l'énoncé de politique de 1979 en explicitant, selon les cas, certains objectifs, mais surtout en précisant, de façon concrète et la plus détaillée possible, la programmation et les moyens d'action retenus pour les quatre ou cinq prochaines années.

Le gouvernement du Québec axera ses priorités industrielles vers des secteurs qui peuvent compter sur des marchés en pleine expansion tant sur le plan interne qu'externe et vers des secteurs liés à l'éclosion de nouvelles technologies: télématique, électronique, bureautique, bio-industrie, etc. Il considère cependant comme primordial l'appui aux secteurs plus traditionnels où devront se poursuivre les programmes de modernisation et d'adaptation déjà en place.

Par ailleurs, le Québec continuera à accroître ses efforts dans le domaine des exportations et dans le domaine de la recherche et de l'innovation, pour compenser en partie la part infime qu'il reçoit des dépenses fédérales de R & D. Il a aussi annoncé que le mandat confié à la Société de Développement industriel sera révisé pour tenir compte de ces priorités et que l'Office québécois du Commerce extérieur verra ses responsabilités élargies. Le gouvernement du Québec a pris, au cours des cinq dernières années, un train de mesures pour assurer une gestion optimale des ressources et une maximisation des effets d'entraînement des avantages naturels du Québec: agriculture, pêcheries, forêts, mines, énergie hydroélectrique, transport, tourisme, etc. Ces actions, qui ont un impact sur les économies de toutes les régions du Québec, seront poursuivies et, dans bien des cas, renforcées, notamment en ce qui concerne l'exploration et l'exploitation minières, les travaux de sylviculture et le transport. Dans ce dernier secteur, le Québec possède des avantages comparatifs indéniables, mais malheureusement, à cause précisément de politiques dites "nationales", il n'a pu développer qu'une partie encore modeste de son potentiel. Il est temps de retourner à une saine concurrence entre les ports maritimes, de revoir le développement des chemins de fer dans le nouveau contexte des prix élevés de l'énergie et d'apporter des corrections au développement des infrastructures aéroportuaires et des dessertes aériennes.

Notons par ailleurs que le Québec, bien qu'il représente près de 30% du marché national, a souffert des effets de la politique nationale qui a concentré en Ontario la presque totalité des secteurs industriels majeurs. La seule industrie de l'automobile et des pièces d'automobiles, concentrée à 90% en Ontario, est plus importante dans cette province que les dix premiers secteurs industriels du Québec, y compris l'industrie des pâtes et papiers, de l'aluminium, etc. Il faudra donc que les politiques fédérales ou bien modifient cet état de fait, ou bien compensent délibérément ce déséquilibre par un préjugé favorable au Québec dans les industries du matériel aérospatial,



du matériel de transport en commun, de la construction navale et du matériel offshore, de la pétrochimie et de l'électronique. Dans tous ces domaines, le Québec détient des avantages indéniables et s'apprête à lancer des politiques et des programmes qui devront recevoir l'appui total, en termes de collaboration et de fonds, du gouvernement fédéral. (Voir annexe sur les actions prioritaires dans les secteurs industriels majeurs).

Rien ne sert cependant d'élaborer de grandes stratégies et de grands plans d'action s'il n'existe par un minimum de consensus des agents économiques sur la perception des enjeux en cours et sur la nécessité de concourir à la réalisation d'objectifs communs. Le succès obtenu au Québec ces dernières années est dû pour une bonne part à la volonté des agents de mieux coordonner leurs actions. Les expériences de la concertation sont encore très jeunes chez nous mais elles ont donné, selon tous les intervenants, de bons résultats. Le Québec, à ce chapitre, a innové et est nettement en avance sur les autres provinces. C'est de nouveau par consensus, en accord et de concert avec les agents économiques québécois que le gouvernement du Québec entend poursuivre son action.

#### 6.- Un fonds d'urgence

Pour faire face dans l'immédiat à la crise, pour arrêter la progression catastrophique des fermetures d'usines et des faillites comme l'augmentation alarmante du taux de chômage qui atteint actuellement 12% au Québec, le gouvernement fédéral doit s'engager dans un fonds de soutien de l'emploi et de stimulation de l'économie. La politique monétaire excessive des dernières années est pour l'essentiel à l'origine des problèmes que vivent notamment les économies du Québec et des Maritimes. D'autre part, le gouvernement fédéral est seul à détenir les ressources financières suffisantes pour lutter à court terme contre la montée du chômage et la détérioration de l'économie. Un tel fonds serait destiné aux provinces dont le taux de chômage dépasse la moyenne nationale. L'aide apportée, pour une période de 12 à 18 mois, serait modulée en fonction du taux de chômage et de la population des provinces touchées. Nous croyons enfin que le gouvernement du Québec, comme celui de toutes les provinces, serait mieux placé que le gouvernement fédéral pour mettre en place et administrer des programmes de stimulation répondant efficacement et rapidement aux besoins des agents économiques.

Le gouvernement du Québec, quant à lui, a déjà dans ses cartons des projets concrets dont la mise en oeuvre pourrait s'effectuer d'ici quelques semaines. Il est prêt à aller de l'avant sans délai dès que le gouvernement fédéral annoncera une participation substantielle à un tel plan d'urgence. Il est même prêt, dans la mesure de ses moyens restreints, à faire

les arbitrages déchirants qui seront nécessaires pour y participer financièrement bien que, en vertu de la dynamique propre au système fiscal actuel, le gouvernement québécois soit perdant, sur le plan budgétaire, lorsqu'il effectue des dépenses de lutte au chômage.



SECTEURS INDUSTRIELS MAJEURSA - Matériel aérospatial

Au cours des vingt dernières années, l'industrie aérospatiale québécoise a effectué près de 50% des livraisons totales de l'industrie canadienne. Au Québec, l'industrie se compose de 75 entreprises qui se répartissent comme suit: deux maîtres d'oeuvre principaux, huit maîtres d'oeuvre secondaires, 63 sous-traitants et deux entreprises spécialisées en aéro-électronique.

Les deux maîtres d'oeuvre principaux, Canadair et Pratt & Whitney, effectuent ensemble 60% des ventes totales de l'industrie et emploient environ 15 000 personnes. Ces deux entreprises ont développé des produits originaux qui leur sont propres et qui s'adressent à des créneaux de marché particulier: le Challenger et le CL-215 chez Canadair et les turbines PT-6, JT-15D et PW-100 chez Pratt & Whitney. On prévoit qu'ils concentreront leurs efforts sur la mise au point et la fabrication de ces produits et de leurs dérivés au cours de la prochaine décennie.

En dépit du fait qu'ils ne comptent que pour environ 10% des ventes, les sous-traitants n'en constituent pas moins un segment essentiel de l'industrie car ils sont un important facteur de localisation et de développement pour les sociétés plus grandes. En général, ce sont les entreprises de petite taille capables d'offrir des services spécialisés et de satisfaire à des normes très sévères dictées par les maîtres d'oeuvre principaux et secondaires canadiens dans la majorité des cas. Bien que la gamme de services offerts par les sous-traitants québécois soit très diversifiée, il n'en demeure pas moins qu'elle est insuffisante dans plusieurs domaines; et bien que le Québec possède deux des trois maîtres d'oeuvre principaux canadiens et huit des dix-huit maîtres d'oeuvre secondaires, la base de sous-traitance est plus importante dans le reste du Canada qu'au Québec.

Le gouvernement fédéral est en mesure de jouer un rôle déterminant dans le développement de cette industrie au Québec. Ses interventions doivent viser explicitement à appuyer l'émergence d'une véritable spécialisation aéronautique du Québec. Il doit agir à différents niveaux:

- voir la réalisation au Québec de la part des retombées promises au Québec dans le cas de l'achat des avions de chasse F-18A.
- réserver au Québec une part du programme aérospatial triennal de 260 millions de telle manière à consolider la prééminence du centre de Montréal.
- accorder l'appui fédéral aux efforts du Québec pour entraîner le personnel qualifié dont les entreprises aérospatiales ont le plus urgent besoin. A cet égard, il n'est pas logique de vouloir implanter hors du Québec le premier centre national de formation continue en aérospatial, puisque c'est là que les effets synergétiques de ce centre auront le plus d'effets.
- accroître les activités de R & D au Québec, peut-être en y créant un centre de recherche qui compléterait celles de l'industrie aéronautique elle-même.
- favoriser la participation canadienne d'entreprises localisées au Québec dans le plus prometteur des consortiums internationaux se constituant actuellement pour la réalisation de nouveaux avions civils.

- améliorer les conditions de financement et d'assurances souvent non concurrentielles de la SEE de manière à aider un secteur dépendant presque entièrement de l'exportation.

## B- Matériel de transport en commun

La gamme des équipements fabriqués par l'industrie québécoise du matériel de transport en commun recouvre toutes les formes de transport des passagers dans les aires métropolitaines. Elle fabrique aussi des véhicules pour le transport interurbain des passagers. Pour mettre pleinement en valeur leurs capacités de fabrication, les manufacturiers québécois doivent pouvoir s'appuyer sur des entreprises capables de concevoir, développer et diriger des projets qui visent à mettre en place des systèmes complets ou intégrés de transport urbain. En cette matière, quelques firmes montréalaises dont le BTM (Bureau de transport métropolitain), Canatrans et Transurb possèdent une expertise intéressante. L'industrie québécoise peut aussi compter sur la collaboration de la CTCUM et du COTREM pour développer ses produits et ses marchés car ces deux organismes parapublics ont développé une expertise recherchée.

Par ailleurs, afin de pouvoir entrer rapidement sur un marché en pleine expansion, la stratégie de développement de l'industrie québécoise a favorisé jusqu'à maintenant l'achat de technologies étrangères. Cette stratégie doit maintenant évoluer vers une recherche accrue. L'industrie québécoise du matériel de transport en commun devra donc pouvoir compter sur la disponibilité de certaines installations de recherche, de développement et d'essais adaptées à ses besoins. Le gouvernement fédéral devrait appuyer les initiatives québécoises en ce sens.

Des enquêtes effectuées auprès de l'industrie ont permis d'identifier trois types d'installations de recherche, de développement et d'essais pour lesquels des besoins suffisants semblent exister au Québec:

- un laboratoire d'essais dynamiques en atmosphère contrôlée

Une étude récente effectuée pour le compte de Transports Canada conclut qu'il existe une demande suffisante au Canada pour ce genre d'installation;

- une voie d'essais d'une longueur totale de 2 km en alignement droit, recouverte en partie et équipée pour recevoir du matériel roulant sur pneumatiques;
- des voies d'essais ferroviaires à haute vitesse (piste de forme ovale d'une longueur d'une vingtaine de milles) et à basse vitesse (pistes perturbées en forme de boucles).

Le gouvernement fédéral se doit d'accorder l'aide nécessaire à ces projets d'installations de recherche, de développement et d'essais, pour qu'ils se réalisent dans la grande région de Montréal, là où sont concentrés les principaux utilisateurs potentiels de ces installations au Canada.

## C- Construction navale et matériel offshore

Au cours des quinze dernières années, les chantiers maritimes québécois ont connu une perte importante et continue de leur part du marché canadien de construction navale. Cela les a forcés à se tourner vers les marchés internationaux. La crise internationale du pétrole ayant amené l'effondrement du marché du transport maritime, les chantiers québécois ont alors eu à subir une période de graves difficultés financières. Tandis que la plupart des autres pays accordaient de très fortes subventions à la construction navale, celle du Canada, déjà inférieure en importance, était réduite de 20 à 9% sans que soient effectuées les consultations préalables promises. Malgré ces difficultés affectant plus gravement les chantiers du Québec, aucune commande fédérale de construction de navire n'a été accordée aux chantiers québécois depuis 1975.



Toutefois, le marché domestique connaît depuis peu un accroissement rapide causé par la mise en route progressive des nombreux projets d'exploration et d'exploitation des hydrocarbures situés sur le plateau sous-marin continental appartenant au Canada. Le gouvernement canadien s'est engagé à protéger ce marché par voie de législation (Bill C-48). Malgré cela, on constate que d'importantes commandes échappent aux chantiers canadiens en raison d'un manque de capacité et on peut prévoir que ce phénomène ira en s'accroissant si rien n'est fait pour corriger la situation. C'est pourquoi le Québec considère prioritaire la mise en place de mesures réservant au marché domestique une partie stratégique du marché de la prospection et l'exploitation des ressources de l'Arctique comme un moyen privilégié d'assurer une reprise et une continuité à son industrie de la construction navale. Par ailleurs, le marché de la prospection et de l'exploitation des ressources de l'Atlantique est susceptible de générer une importante activité dans les Maritimes et au Québec pendant la phase de démarrage des projets.

Compte tenu de ces prévisions de la demande intérieure, il est nécessaire d'aider dès maintenant l'industrie à accélérer ses investissements dans ses infrastructures et ses équipements de production. En effet, ces investissements sont essentiels si le gouvernement fédéral désire rencontrer les objectifs de contenu canadien qu'il s'est lui-même fixé pour les grands projets d'exploration et d'exploitation sous-marines.

#### D- Automobile et pièces

En dépit du fait que le Québec représente entre 26 et 28% du marché canadien des véhicules neufs (automobiles, camions et autobus), il ne possède qu'un peu plus de 8% de l'assemblage au Canada et moins de 1% de la production de pièces et de sous-ensembles. Cependant, la restructuration en cours dans l'industrie nord-américaine de l'automobile d'abord, et mondiale ensuite, fournit actuellement une excellente occasion pour tenter d'accroître les bases de l'industrie automobile au Québec. Grâce à notre électricité à prix raisonnable on peut penser que la réduction requise du poids des véhicules, afin d'économiser l'énergie, favorisera l'utilisation de nouveaux matériaux que nous produisons, tels l'aluminium et certaines résines de plastique, ou que nous sommes susceptibles de produire à meilleur coût tels le magnésium et les poudres métalliques.

Le Québec demande depuis plusieurs années déjà l'adoption de mesures et gestes concrets du gouvernement fédéral, propres à favoriser une décentralisation raisonnable de l'industrie automobile. Avec une part de marché aussi importante et une position relativement centrale, la faible part du Québec d'un secteur à effets aussi structurants paraît inadmissible. Les arguments qui militent en faveur d'une telle politique ont été clairement exprimés aux autorités fédérales dans le mémoire que le MICT a présenté à la Commission fédérale d'enquête sur l'industrie automobile en septembre 1978. D'ailleurs le rapport de cette commission comportait plusieurs excellentes recommandations qui auraient au moins ouvert certaines portes aux efforts du Québec. Or, presque aucune des recommandations de ce rapport fédéral n'ont été mises en pratique. Un cas récent permet de penser que le gouvernement fédéral continue en fait à favoriser actuellement la concentration démesurée de cette industrie en Ontario.

#### E - Pétrochimie

Le secteur pétrochimique est relativement bien implanté au Québec et constitue l'un des plus importants complexes industriels de l'économie. Alors que sept raffineries (dont six à Montréal) peuvent traiter jusqu'à 618 000 barils de pétrole par jour, environ 5% de la production de ces raffineries est utilisée pour être transformée en bases pétrochimiques, qu'il s'agisse d'oléfines (éthylène, propylène, butadiène, butylène) ou d'aromatiques (benzène, toluène, xylène). Environ 18 000 emplois sont reliés directement ou indirectement à cette production primaire au Québec.

Le Québec a orienté sa politique de développement de l'industrie pétrochimique en fonction de la politique exprimée en 1974 par le gouvernement du Canada de faciliter la croissance équilibrée des trois centres pétrochimiques canadiens, soit Edmonton, Sarnia et Montréal. Ainsi, la création de Pétromont, à l'automne 1980, a été le résultat des efforts menés patiemment par le Québec depuis six ans, en accord avec cette politique fédérale.

Or en novembre 1981 le nouveau programme énergétique du gouvernement fédéral venait compromettre sans ménagement et sans nécessité une politique du Québec concordant pourtant avec les objectifs sectoriels fédéraux solennellement proclamés en 1974. Pourtant l'expansion prévue pour Pétromont est à caractère modeste, visant d'abord à lui permettre d'atteindre une taille de production concurrentielle. Elle a ensuite pour but d'utiliser, dans les meilleurs intérêts de la balance commerciale canadienne, les surplus de chlore et de benzène en les associant à de nouvelles disponibilités en éthylène.

La présence active de grandes entreprises de première et de deuxième transformation au Québec permet d'avoir sur place les matières premières et la capacité technologique essentielles au développement dynamique des entreprises de produits finis. La stagnation récente de l'industrie primaire du centre de Montréal, l'arrêt de la croissance chez les grands polymérisateurs se répercutent chez les secteurs clients: ainsi l'industrie de la transformation du plastique prend graduellement du retard par rapport à la moyenne canadienne et à celle de l'Ontario. Depuis 1961, sa part relative au Canada est passée de 33.6% en 1961 à 26.3% en 1978 pour l'emploi et de 35.6% à 25.4% pour la valeur de sa production.

La consolidation de la pétrochimie primaire au Québec, accompagnée de quelques investissements-clés immédiatement en aval est donc requise afin d'assurer l'équilibre et la viabilité de son industrie chimique. Il serait tragique que, dans la poursuite de ses objectifs d'équilibre énergétique, le gouvernement fédéral contribue au déclin d'un secteur manufacturier de pointe déjà établi, ayant un important potentiel de croissance, et ce au moment même où les perspectives du secteur montrent la grande utilité future du centre de Montréal.

Il importe à cet égard qu'une plus grande flexibilité soit permise pour cette industrie quant au choix des sources d'approvisionnement de matières premières pour la pétrochimie, de façon à pouvoir obtenir des bénéfices maximums au niveau de la balance commerciale: l'utilisation de fractions du pétrole à des fins pétrochimiques, selon l'offre et la demande des produits pétroliers, est économiquement justifiable. En effet, la production de dérivés comme le butadiène, les aromatiques et le propylène servent à alimenter de nombreuses industries en aval, alors que l'accroissement de nos disponibilités en éthylène permet l'utilisation optimale de nos surplus de chlore et de benzène tel qu'indiqué plus haut. Dans les deux cas, on obtient une valorisation élevée, de nombreux emplois, des économies d'énergie et l'amélioration de la balance commerciale.

De plus, dans le but de maximiser l'utilisation du potentiel de raffinage, le gouvernement fédéral devrait mettre en place des programmes pour encourager l'utilisation pétrochimique des fractions générées à la raffinerie qui sont excédentaires ou incompatibles pour le transport. Son appui formel à la réalisation du projet d'usine de valorisation des huiles lourdes par les raffineurs montréalais irait dans ce sens, pourvu que soit permise l'alimentation au moins partielle de Pétromont à partir de certaines de ses fractions.

## F - L'électronique

L'image qui ressort de l'industrie électronique aux niveaux canadien et québécois au cours de la dernière décennie, en est une de baisse importante des emplois et de dépendance croissante envers les technologies étrangères. L'industrie électronique québécoise, avec des livraisons de l'ordre de 1 milliard de dollars, représente moins de 20% de l'industrie canadienne. Le nombre des emplois atteignait près de 19 800 à la fin de 1980.



Ce qui caractérise ce secteur industriel, c'est l'évolution très rapide de la technologie et la nécessité d'investir des budgets très importants dans la R & D. L'industrie électronique est celle qui emploie le plus de main-d'oeuvre technique et scientifique au Canada et elle consacre plus d'argent à la recherche et au développement que tout autre secteur industriel. L'industrie des produits électroniques représente environ 25% des emplois et des dépenses de R & D. Elle consacre en moyenne de 4% à 5% du montant des ventes à la R&D (ce pourcentage est d'au moins 10% pour les entreprises les plus dynamiques et spécialisées), ce qui dépasse de beaucoup le taux de toutes les autres industries qui consacrent en moyenne 1% seulement de leur chiffre de ventes à la R & D.

Les firmes du Québec n'ont pas joui de tous les avantages des programmes fédéraux d'aide à la R & D dans le passé. A l'exception de 1978-1979, l'Ontario a reçu systématiquement au moins le double des montants accordés au Québec. Le programme PEE du MIC fédéral, qui est doté d'un fonds spécial pour l'industrie électronique, peut fournir une aide à la réalisation de projets de R & D. Toutefois, malgré une meilleure promotion du programme, les industriels québécois du secteur électronique rencontrent toujours des difficultés et n'en profitent pas encore pleinement. Par contre, le fédéral a encouragé la création de centres de développement de la micro-électronique à Toronto, Winnipeg et Sherbrooke.

Il s'agit donc d'un secteur industriel en pleine effervescence où naissent continuellement une grande variété de produits s'adressant à des marchés encore peu structurés. Dans ces conditions, où persiste encore une certaine confusion, les différents produits et systèmes en présence ne sont donc pas tous promis à un brillant avenir. C'est pourquoi il importe que les deux niveaux de gouvernement conjuguent leur effort dans l'appui à accorder à certains projets importants. Le fédéral a un rôle important à jouer dans la clarification des priorités et des champs de spécialisation. Cette action se doit cependant d'être harmonisée aux priorités du Québec et à tout programme que le Québec jugerait bon d'instituer pour stimuler le développement d'un secteur industriel-clé en perte de vitesse.

#### G - Textile, bonneterie, vêtement, chaussure

Le gouvernement du Québec a consenti des efforts substantiels au cours des dernières années pour aider à la modernisation et à la consolidation de ces secteurs qui constituent encore une proportion considérable des emplois du secteur manufacturier québécois; abolition de la taxe de vente, programme Innovation-chaussure, programme de 80 millions de \$ sur quatre ans pour la modernisation des industries du textile, de la bonneterie et du vêtement.

Le gouvernement fédéral avait déjà reconnu en 1977 la nécessité pour ces secteurs de bénéficier, pendant une période suffisante, d'une protection adéquate vis-à-vis des importations préjudiciables afin que cet effort de restructuration dispose de suffisamment de temps pour atteindre les résultats recherchés. C'est pourquoi il a décidé l'an dernier de poursuivre la protection obtenue par des accords bilatéraux pour une période de 5 ans dans le cas des industries du textile et vêtement. Cette décision correspond à la stratégie québécoise dans ces secteurs.

Malheureusement, tel n'a pas été la décision fédérale pour le secteur de la chaussure. En effet, le gouvernement fédéral décidait le 24 novembre de supprimer tout contingentement des chaussures en cuir, qui représentent 80% de la production québécoise. Une telle décision sans consultation est inexplicable. Elle constitue une menace directe pour les 80 entreprises et les 6 600 travailleurs oeuvrant dans ce secteur au Québec. Un sommet d'urgence réunissant les principaux intervenants de ce secteur a d'ailleurs unanimement exigé que le fédéral impose un moratoire sur une telle décision de façon à pouvoir en réexaminer le bien-fondé et prendre les mesures de sauvegarde qui s'imposaient.

Par ailleurs, en ce qui a trait à l'aide financière à apporter pour la modernisation de ces secteurs, le fédéral a décidé de dédoubler un programme québécois déjà bien établi depuis plus d'un an et demi dans les textiles, vêtements et bonneterie afin de créer parallèlement son propre programme et un nouvel organisme pour l'administrer, l'Office canadien pour un renouveau industriel.

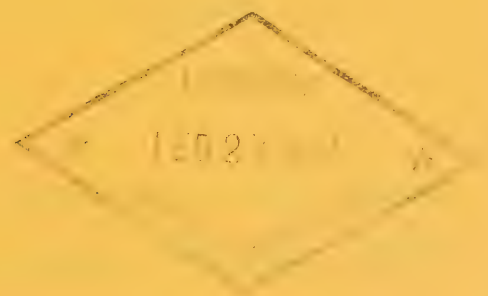
En décidant de lancer unilatéralement son propre programme, le gouvernement fédéral a délibérément omis de donner suite à son engagement public de consulter les provinces concernées, alors que le MICT avait fait connaître aux deux ministères fédéraux concernés que le Québec était prêt à la consultation et à la coordination du programme. Cette démarche unilatérale n'est pas de nature à assurer l'utilisation la plus efficace des fonds publics puisqu'elle crée une organisation parallèle à celle existant au Québec, alors que presque tous les objectifs sont les mêmes. Cette attitude a pour effet d'alourdir le fardeau que doivent supporter les entreprises pour soumettre une demande à l'un ou à l'autre programme. Le Québec aurait été prêt à envisager une standardisation des objectifs et des programmes et à élargir des organismes administratifs existants de manière à faire place sur ceux-ci aux représentants du gouvernement fédéral. Une telle coopération aurait mieux servi les intérêts du secteur et d'une façon plus générale celui des contribuables.

THE HONOURABLE HOWARD PAWLEY  
PREMIER OF MANITOBA

NOTES FOR A CLOSING STATEMENT

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE  
ECONOMY

OTTAWA: FEBRUARY 2-4, 1982







ECONOMIC MANAGEMENT

MR. CHAIRMAN, THE TOPIC OF DISCUSSION AT THIS CONFERENCE WHICH IS OF THE GREATEST AND MOST IMMEDIATE INTEREST TO THE PUBLIC IS MONETARY POLICY, AND PARTICULARLY THE QUESTION OF HIGH INTEREST RATES.

IN MANITOBA, THERE ARE FARMERS WHO DOUBT THEIR ABILITY TO PAY THE HIGH COSTS OF INTEREST ON CAPITAL AND OPERATING LOANS, AND STILL MAKE ENDS MEET.

THERE ARE BUSINESSES THAT HAVE BEEN STRUGGLING TO SURVIVE FROM MONTH TO MONTH, CUTTING BACK THEIR INVENTORY TO TRY AND REDUCE INTEREST PAYMENTS.

THERE ARE HOMEOWNERS WHO ARE CERTAIN THAT THEY WILL NOT BE ABLE TO KEEP THEIR HOME AFTER THE NEXT MORTGAGE RENEWAL.

THESE PEOPLE LOOKED TO THIS CONFERENCE FOR SOME HOPE THAT INTEREST RATES WOULD BE REDUCED.

THEY WILL BE DISAPPOINTED, AND I AM DISAPPOINTED, BECAUSE WE WERE UNABLE TO REACH A CONSENSUS OR TO CONVINCE OUR FEDERAL GOVERNMENT THAT ITS MONETARY POLICY SHOULD BE CHANGED.

HOWEVER, I AM ALSO LEAVING WITH SOME SENSE OF ENCOURAGEMENT.

MANITOBA CAME HERE AND DISCOVERED THAT EVERY OTHER PROVINCIAL GOVERNMENT EITHER DOUBTS CANADA'S MONETARY POLICY OR AGREES THAT IT SHOULD BE CHANGED.

CLEARLY, THAT SENTIMENT REFLECTS THE WISHES OF  
A LARGE MAJORITY OF CANADIANS.

YOUR GOVERNMENT IS RESPONSIBLE FOR MONETARY POLICY,  
AND I APPRECIATE THAT THE POLICY CANNOT BE CHANGED IN DIRECT  
RESPONSE TO EVERY SHIFT IN PUBLIC OPINION.

YET I URGE YOU TO LOOK AGAIN AT THE PROPOSALS MADE  
BY THE VARIOUS PROVINCES: ASK WHETHER THE PUBLIC MIGHT BE  
RIGHT ABOUT THE COMPARATIVE ADVANTAGE OF LOWER INTEREST  
RATES IN CANADA.

MANITOBA'S PLEDGE OF SUPPORT FOR SUCH ACTION,  
INCLUDING A LOWER DOLLAR AND REVIEW OF LARGE CANADIAN  
INVESTMENTS OUTSIDE THE COUNTRY, STILL STANDS.

THESE ALTERNATIVES DESERVE FULL CONSIDERATION, AND  
I HOPE THEY WILL RECEIVE THAT CONSIDERATION IN THE WEEKS  
THAT LIE AHEAD.

I ALSO HOPE THAT FUTURE CHANGES IN MONETARY POLICY  
WILL INCLUDE FULL CONSULTATION ON THE UNEVEN REGIONAL IMPACT  
OF SUCH CHANGES.

IT SEEMS CLEAR THAT THE POLICY OF TIGHT MONEY AND  
HIGH INTEREST RATES HAS MADE THE WEALTHIER AREAS OF CANADA  
COMPARATIVELY BETTER OFF, OTHER AREAS EVEN WORSE. MANITOBA'S  
MANY SMALL BUSINESSES, AND THUS OUR ENTIRE ECONOMY, HAVE BEEN  
HIT HARD. UNLIKE LARGE CORPORATIONS THEY CANNOT WITHSTAND  
A PROLONGED PERIOD OF HIGH INTEREST RATES.

SURELY, IT IS NOW CLEAR THAT THERE MUST BE FULL  
CONSULTATION AND A PACKAGE OF PROGRAMS TO BALANCE THE DAMAGE  
DONE TO CERTAIN REGIONS, WHEN MONETARY POLICY IS CHANGED.

ECONOMIC DEVELOPMENT

WE SHARE THE VIEW OF THE FEDERAL GOVERNMENT THAT THE LONG TERM OUTLOOK FOR CANADA'S ECONOMY IS BRIGHT. WE HOPE THAT THE FEDERAL GOVERNMENT'S ECONOMIC STRATEGY WILL FOCUS ON THOSE ESSENTIAL INVESTMENTS WHICH WILL ALLOW OUR ECONOMIC POTENTIAL TO BE REALIZED.

IN MANITOBA, EFFECTIVE ECONOMIC DEVELOPMENT MUST TAKE INTO ACCOUNT THE MAJOR ROLE OF SMALL AND MEDIUM SIZED BUSINESSES, THE NEED TO PROVIDE MEANINGFUL OPPORTUNITIES FOR NATIVE PEOPLE IN THE NORTH AND TRAINING AND JOBS IN POCKETS OF CHRONIC HIGH UNEMPLOYMENT LIKE THE CORE AREA OF WINNIPEG.

PROVINCIAL AND FEDERAL ECONOMIC ACTION WHICH IGNORES THESE REALITIES RUNS THE RISK OF FAILING TO MEET ITS OBJECTIVES.

MANITOBA INTENDS TO PURSUE MAJOR RESOURCE DEVELOPMENT PROJECTS IN THE ENERGY SECTOR; IN FORESTRY AND IN THE MINERAL SECTOR. WE BELIEVE THAT THE FURTHER DEVELOPMENT OF THE HYDROELECTRIC ENERGY POTENTIAL OF THE NELSON RIVER WILL BENEFIT, NOT ONLY MANITOBA AND WESTERN CANADA, BUT THE ENTIRE CANADIAN ECONOMY FOR GENERATIONS TO COME.

REVITALIZATION OF MANITOBA'S PULP AND PAPER INDUSTRY WILL BENEFIT THE NATIONAL ECONOMY AND IMPROVE OUR EXPORT PERFORMANCE.

INVESTMENT NOW IN MANITOBA'S MINERALS, OIL AND GAS CAN SECURE THEIR FUTURE ON THE BEST POSSIBLE BASIS FOR A STRONGER AND MORE INDEPENDENT CANADIAN ECONOMY.



WE LOOK TO THE GOVERNMENT OF CANADA, AS WELL AS TO THE PRIVATE SECTOR, WITH REGARD TO EACH OF THESE PROJECTS. WE SEEK A PARTNER IN DEVELOPMENT AND THE FEDERAL GOVERNMENT IS AN APPROPRIATE PARTNER IN INVESTMENTS WHICH ALLOW BOTH OUR PROVINCE AND OUR NATION TO BETTER REALIZE A SOUND ECONOMIC FUTURE.

OVERALL, OUR APPROACH TO ECONOMIC DEVELOPMENT WILL BE AN INVESTMENT-BASED APPROACH. I NOTE WITH INTEREST THE PROPOSAL OF A CANADIAN PUBLIC INVESTMENT FUND BY THE PREMIER OF SASKATCHEWAN. WE SHARE HIS CONVICTION THAT INVESTMENT IS CENTRAL TO OUR FUTURE ECONOMIC DEVELOPMENT. IN OUR MIXED ECONOMY BOTH PUBLIC AND PRIVATE INVESTMENT ARE ESSENTIAL. A PUBLIC INVESTMENT FUND IS A WORTHY NATIONAL COOPERATIVE INSTRUMENT TO BE STUDIED AND PURSUED.

WE ALSO LOOK TO OTTAWA FOR NATIONAL ECONOMIC LEADERSHIP ON ISSUES SUCH AS BEEF AND HOG INCOME STABILIZATION WHERE PROVINCES ARE ILL-EQUIPPED TO ACT ALONE. THE ABSENCE OF FEDERAL ACTION CAN CREATE SOME OF THE BARRIERS WHICH ARE CRITICIZED IN THE FEDERAL STRATEGY PAPER.

WE LOOK FORWARD TO GRAPPLING WITH THE CRUCIAL WESTERN ISSUE OF INVESTMENT IN THE RAIL TRANSPORT SYSTEM AT THE GRAIN SUMMIT MEETING IN REGINA.

WE CAN CONTINUE TO MAKE PROGRESS ON THE LONG-TERM ECONOMIC DEVELOPMENT ISSUES FACING CANADA. WE MUST CONTINUE TO MAKE PROGRESS IF WE ARE TO ESCAPE THE SEVERE SHORT-TERM PROBLEMS OF THE ECONOMY AND ACHIEVE OUR FUTURE POTENTIAL.

COORDINATED FEDERAL-PROVINCIAL ACTION TO STRENGTHEN THE STRUCTURE AND PERFORMANCE OF THE ECONOMY IS THE BEST METHOD WE HAVE TO MOVE TOWARD FULL EMPLOYMENT, MORE STABLE PRICES AND THE OTHER GOALS THAT THE CANADIAN PEOPLE HAVE SET FOR US.

THE END OF THIS CONFERENCE SHOULD SIGNAL A START FOR THAT COORDINATION AND PROGRESS.



FISCAL ARRANGEMENTS

MR. CHAIRMAN, YOUR GOVERNMENT ANNOUNCED ON NOVEMBER 12 CHANGES IN THE FISCAL ARRANGEMENTS WHICH WILL MEAN A SUBSTANTIAL DECREASE IN EQUALIZATION PAYMENTS TO MANITOBA, PLUS CUTS IN THE EPF MONEY FOR HEALTH AND POST-SECONDARY EDUCATION.

THE PRESENT MANITOBA GOVERNMENT TOOK OFFICE ALMOST THREE WEEKS LATER. MR. CHAIRMAN, WE DO BELIEVE IN CO-OPERATIVE FEDERALISM, AND WE BELIEVE THAT IT IS THE BEST ROAD FOR CANADA.

FOR THAT REASON, WE LOOK TO THE PRINCIPLES WHICH WILL SOON BE ENTRENCHED IN THE CONSTITUTION: "REASONABLY COMPARABLE LEVELS OF PUBLIC SERVICES AT REASONABLY COMPARABLE LEVELS OF TAXATION".

THE CONSTITUTION WILL ALSO COMMITS THE GOVERNMENTS TO "PURSUING EQUAL OPPORTUNITIES FOR THE WELL-BEING OF CANADIANS" AND "FURTHERING ECONOMIC DEVELOPMENT TO REDUCE DISPARITY IN OPPORTUNITIES". BUT, THERE CAN BE LITTLE DOUBT THE FEDERAL PROPOSALS WOULD WORSEN IMBALANCES AMONG PROVINCES AND REGIONS AND, MAKE IT EVEN HARDER FOR LESS WEALTHY PROVINCES TO PROCEED WITH NEEDED DEVELOPMENT INITIATIVES.

TODAY I HAVE NO DOUBT THAT THE FEDERAL PROPOSALS ARE A BACKWARD STEP FROM THOSE PRINCIPLES THAT IS A MATTER OF MUCH REGRET FOR MANITOBA.

.../6

DURING THE PAST THREE DAYS THE PROVINCIAL FINANCE MINISTERS STRUGGLED AND ACHIEVED AGREEMENT TO A ONE YEAR PROPOSAL TO EXTEND THE CURRENT SYSTEM. SOME PROVINCES MADE SACRIFICES TO ACHIEVE THAT COMPROMISE AND I CONGRATULATE THEM.

UNFORTUNATELY THE FEDERAL GOVERNMENT WERE UNABLE TO ACCOMMODATE THE JOINT PROVINCIAL POSITION BUT WE REMAIN HOPEFUL THAT THEY WILL. FINANCE OFFICIALS ARE STILL MEETING AND WE ARE HOPEFUL THAT SOME PROGRESS WILL BE ACHIEVED.

EQUALIZATION IS A CENTRAL INSTITUTION OF CANADIAN FEDERALISM. I HOPE THAT THE FEDERAL GOVERNMENT WILL NOT ALLOW IT TO BE ERODED. THE RESULT OF OUR DELIBERATIONS MUST BE ITS STRENGTHENING. I HOPE WE WILL STILL BE SUCCESSFUL.

MR. CHAIRMAN, IT WILL BE EASY TO SAY THAT THIS CONFERENCE PRODUCED NOTHING; THAT YOU BLOCKED ALL CHANCES FOR PROGRESS.

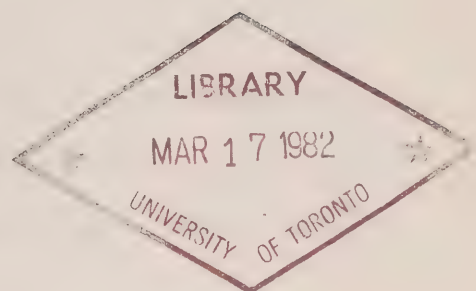
I DO NOT THINK THAT IS A CORRECT VIEW. WE UNDERSTAND EACH OTHER'S VIEWS. THE EXCHANGE OF IDEAS, THE PRESSURE AND COUNTER-PRESSURE, ARE BOUND TO INFLUENCE EACH GOVERNMENT AT THIS TABLE.

LET US LEAVE HERE WITH THE VIEW THAT THIS WAS PART OF A PROCESS, AND A COMMITMENT TO MAKE THAT PROCESS WORK.

CA1  
Z2  
-252

DOCUMENT: 800-16/038

L'HONORABLE HOWARD PAWLEY  
PREMIER MINISTRE DU MANITOBA



NOTES EN VUE D'UNE ALLOCUTION DE CLOTURE

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR  
L'ECONOMIE

OTTAWA, DU 2 AU 4 FEVRIER 1982





## La gestion économique

Monsieur le président, de tous les sujets dont il a été question à cette conférence, celui qui présente pour le public l'intérêt le plus grand et le plus immédiat est la politique monétaire, et particulièrement les taux d'intérêt élevés.

Au Manitoba, il y a des agriculteurs qui doutent de pouvoir payer le coût considérable de l'intérêt sur leurs prêts en capital et sur leurs prêts d'exploitation, et réussir quand même à joindre les deux bouts.

Certaines entreprises s'efforcent de survivre mois après mois, en diminuant leurs stocks afin de tenter de réduire les intérêts qu'ils ont à payer.

Il y a des propriétaires qui sont certains de ne pas pouvoir garder leur maison au moment de leur prochain renouvellement d'hypothèque.

Ces gens-là espéraient qu'après cette conférence, les taux d'intérêt baisseraient.

Ils seront déçus, tout comme je le suis, parce que nous n'avons pas réussi à parvenir à un consensus ni à convaincre notre gouvernement fédéral qu'il devrait modifier sa politique monétaire.

Toutefois, je pars quand même avec un certain sentiment d'encouragement.

En venant ici, le Manitoba a constaté que tous les autres gouvernements provinciaux doutent du bien-fondé de la politique monétaire du Canada ou conviennent qu'elle devrait être modifiée.

De toute évidence, ce sentiment traduit les désirs d'une grande majorité de Canadiens.

Votre gouvernement est responsable de la politique monétaire, et j'admets qu'elle ne peut être modifiée chaque fois que l'opinion publique change.

Cependant, je vous incite à examiner de nouveau les propositions faites par les diverses provinces et à vous demander si le public n'aurait pas raison pour ce qui est de l'avantage relatif qu'auraient des taux d'intérêt moins élevés au Canada.

L'engagement qu'a pris le Manitoba d'accorder son appui à de telles mesures, y compris une baisse du dollar et une révision des importants investissements canadiens à l'étranger, tient toujours.

Ces solutions de rechange méritent d'être examinées à fond, et j'espère qu'elles le seront dans les prochaines semaines.

Je souhaite également que les modifications qui seront apportées à l'avenir à la politique monétaire se feront à la suite d'une consultation approfondie sur les répercussions diverses qu'elles peuvent avoir sur les différentes régions.

Il semble évident que la politique du resserrement monétaire et des taux d'intérêt élevés a relativement enrichi les régions du Canada les mieux nanties et appauvri les autres. Les nombreuses petites entreprises du Manitoba, et par conséquent notre économie tout entière, ont été frappées durement. Contrairement aux grandes sociétés, ces petites entreprises ne peuvent pas résister à une période prolongée de taux d'intérêt élevés.

Il est maintenant évident, nul n'en doute, qu'il faudra consulter pleinement les régions lorsque la politique monétaire sera modifiée et instaurer une série de programmes pour équilibrer les dommages causés à certaines d'entre elles.

#### Le développement économique

Nous partageons l'avis du gouvernement fédéral lorsqu'il nous dit que les perspectives économiques du Canada à long terme sont bonnes. Nous espérons que la stratégie économique du gouvernement fédéral s'articulera autour des investissements essentiels qui nous permettront de réaliser notre potentiel économique.

Au Manitoba, pour être efficace, le développement économique doit tenir compte du rôle important des petites et moyennes entreprises, de la nécessité de fournir des chances valables aux Autochtones du Nord, ainsi que de la formation et des emplois dans les régions où le chômage élevé est un mal chronique, comme celle du centre de Winnipeg.

Les mesures économiques fédérales et provinciales qui feraient abstraction de ces réalités risqueraient de ne pas atteindre leurs objectifs.

Le Manitoba a l'intention de donner suite à des projets importants de mise en valeur des ressources dans les secteurs énergétique, forestier et minier. Nous croyons que l'exploitation accrue du potentiel hydroélectrique du fleuve Nelson sera avantageux non seulement pour le Manitoba et l'Ouest du Canada, mais aussi pour l'ensemble de l'économie canadienne pendant des générations.

La relance de l'industrie des pâtes et papiers du Manitoba sera profitable pour l'économie nationale et améliorera notre rendement dans le domaine des exportations.

Des investissements faits maintenant dans les secteurs des mines, du pétrole et du gaz du Manitoba peuvent assurer leur avenir sur une base très solide, en vue de réaliser une économie canadienne plus forte et plus autonome.



Nous comptons sur le gouvernement du Canada ainsi que sur le secteur privé pour ce qui est de chacun de ces projets. Nous cherchons un associé dans le développement, et le gouvernement fédéral semble tout indiqué pour les investissements qui permettent tant à notre province qu'au pays tout entier de s'assurer un avenir économique solide.

Tout compte fait, notre conception du développement économique devra reposer sur les investissements. Je note avec intérêt la proposition du Premier ministre de la Saskatchewan relativement à la création d'un Fonds public d'investissement du Canada. Tout comme lui, nous sommes convaincus que l'investissement est au coeur même de notre développement économique futur. Dans notre économie mixte, les investissements et publics et privés sont essentiels. Un fonds public d'investissement constitue un instrument de coopération national qui mérite d'être étudié et mis de l'avant.

Nous comptons également sur le leadership national d'Ottawa en matière économique pour des questions comme la stabilisation des prix du boeuf et du porc, là où les provinces n'ont pas les moyens d'agir seules. L'absence de mesures fédérales peut créer certaines des barrières qui sont critiquées dans l'énoncé de la stratégie fédérale.

Nous espérons régler au cours du Sommet des céréales qui se tiendra à Regina le problème capital de l'Ouest relativement à l'investissement dans le réseau de transport

ferroviaire.

Nous pouvons continuer à faire des progrès dans les questions de développement économique à long terme auxquelles se heurte le Canada. Nous devons continuer à faire des progrès si nous voulons échapper aux graves problèmes que connaît l'économie à court terme et réaliser nos perspectives d'avenir.

La coordination des mesures fédérales-provinciales pour renforcer la structure et le rendement de l'économie est la meilleure méthode que nous avons pour parvenir au plein emploi, à la stabilisation des prix et aux autres objectifs que la population canadienne nous a fixés.

La fin de cette conférence devrait être le signe du début de cette coordination et de ce progrès.

#### LES ACCORDS FISCAUX

Monsieur le président, votre gouvernement a annoncé le 12 novembre des modifications aux accords fiscaux qui entraîneront une diminution considérable des paiements de péréquation au Manitoba, en plus des coupures dans le financement des programmes établis au chapitre de la santé et de l'enseignement postsecondaire

Le gouvernement actuel du Manitoba est entré en fonction presque trois semaines plus tard. Monsieur le président, nous croyons au fédéralisme coopératif, et nous sommes d'avis que cette voie est la meilleure à suivre pour le Canada.

Pour cette raison, nous comptons sur les principes qui seront bientôt inscrits dans la constitution, à savoir: "les services publics à un niveau de qualité et de fiscalité sensiblement comparable".

La constitution obligera également les gouvernements à "promouvoir l'égalité des chances de tous les Canadiens" et à "favoriser le développement économique pour réduire l'inégalité des chances". Or, il ne fait aucun doute que les propositions fédérales aggraveraient les inégalités entre les provinces et les régions, et rendraient la tâche encore plus difficile pour les provinces moins bien nanties qui veulent mettre sur pied des projets de développement qui sont nécessaires.

Aujourd'hui, je suis absolument sûr que les propositions fédérales constituent un pas en arrière pour ces principes, ce que le Manitoba regrette beaucoup.

Au cours des trois derniers jours, les ministres provinciaux des Finances ont réussi après maints efforts à parvenir à une entente visant à faire prolonger d'un an le régime actuel. Certaines provinces ont fait des sacrifices pour parvenir à ce compromis, et je les en félicite.

Malheureusement, le gouvernement fédéral n'a pas accepté la proposition provinciale conjointe, mais nous continuons à

espérer qu'il le fera. Les fonctionnaires des finances se réunissent toujours et j'espère qu'ils feront quelques progrès.

La péréquation est un instrument vital du fédéralisme canadien. Je compte bien que le gouvernement fédéral ne le laissera pas se détériorer. Nos délibérations devraient plutôt le renforcer, et je crois que nous y parviendrons malgré tout.

Monsieur le président, il serait facile de dire que cette conférence n'a rien donné, que vous avez freiné toutes les chances de progrès.

Je ne crois pas que ce soit exact. Nous comprenons les opinions de chacun, et les échanges d'idées, les pressions et les contre-pressions, finiront bien par influencer chacun de nos gouvernements.

Quittons-nous en nous disant que ce n'était qu'une partie d'un processus et en nous engageant à y donner suite.



251  
23  
C-2

SUMMARY OF QUEBEC'S POSITION AT THE  
FIRST MINISTER'S CONFERENCE ON THE  
ECONOMY, OTTAWA, FEBRUARY 2, 3, 4, 1982

STATE OF AFFAIRS

Quebec first pointed out that the recession into which the Canadian economy is sinking is intolerable in human, economic and financial terms, and is forcing thousands of workers into the ranks of the unemployed every week.

Since the Quebec economy is based primarily on small and medium-sized businesses, and since part of the province's industry is concentrated in traditional sectors, Quebec is suffering the most as a result of Canada's economic policies. Ottawa's current monetary policy is the principal cause of Canada's economic recession.

COURSES OF ACTION

Quebec believes that two conditions must be met before the economy can be put back on its feet.

INTEREST RATES

First, Quebec believes that it is useless to talk about stimulating the economy, unless the present monetarist policy is radically revised. The federal government's excessive use of inflation-fighting tools has done very serious damage in the area of employment. Quebec does not recommend that the fight against inflation be abandoned, but since it is impossible to speak of an overheated economy at present, it feels that priority must be given to job creation and economic growth.



#### BALANCE IN PUBLIC FINANCES

Quebec also believes that the federal government should not reduce its deficit by cutting transfers to the provinces. The federal proposals concerning new fiscal agreements for the period beginning April 1, 1982 would result in serious losses for Quebec, on the order of \$675 millions in the coming year alone, compared with the payments which would have been made if the present arrangements had simply been continued. If the federal government were to maintain its present position, the consequences for Quebec would be tax increases, new taxes, new cuts in government services, or an increased deficit. None of these routes is acceptable. Since federal revenue will increase by nearly 20 percent in the coming year, Quebec demands that transfer payments to the provincial governments be increased at least enough to cover inflation. In this context, Quebec made specific proposals, one of which was that a new equalization formula be adopted.

#### ECONOMIC DEVELOPMENT

According to Quebec, a return to sustained economic growth is conditional on a substantial and permanent lowering of interest rates, and on revision of the federal proposals concerning fiscal arrangements.

Moreover, Quebec has all the tools it needs to give new impetus to its economy, provided it is not blocked in its efforts.

Quebec is directing its industrial priorities toward sectors which can count on rapidly expanding markets, both internally and externally, and on sectors linked to the birth of new technologies (telematics, electronics, office automation, bio-industries). Emphasis will also be placed on research and development, and on the promotion of exports. In addition, action undertaken over the last five years will be continued in the resources sector (agriculture, fishing, mining, hydroelectricity, transport, tourism), in order to maximize the natural advantages which Quebec already possesses.

In order to increase the effectiveness of these measures, the federal government must respect Quebec's priorities and provide financial support, rather than itself taking action which is not co-ordinated with, and is sometimes in competition with that of Quebec. Quebec also has specific proposals in this regard.

P.S. Quebec will make available to the press a set of documents which will provide more detailed information on each of these points.



### ETAT DE LA SITUATION

Dans un premier temps, le Québec a démontré que la récession actuelle dans laquelle s'enfonce l'économie canadienne constitue une situation intolérable sur le plan humain, économique et financier et se traduit par des milliers de travailleurs qui chaque semaine viennent grossir le rang des sans-emploi.

L'économie du Québec qui s'appuie surtout sur des petites et moyennes entreprises, et dont une partie de l'industrie est concentrée dans des secteurs traditionnels, subit, plus que toute autre, les effets néfastes des politiques économiques canadiennes. La politique monétaire actuelle d'Ottawa est la cause principale de la récession de l'économie canadienne.

### MESURES A PRENDRE

Pour sortir de cette ornière et relancer l'économie, le Québec considère que deux conditions préalables doivent être remplies.

### LES TAUX D'INTERET

Premièrement, le Québec croit qu'il est, à toutes fins utiles, illusoire de parler de relance économique, si l'actuelle politique monétariste n'est pas révisée radicalement. Le gouvernement fédéral a fait une utilisation excessive des outils de lutte à l'inflation et a ainsi provoqué des dommages extrêmement sérieux à la situation de l'emploi. Le Québec ne préconise pas l'abandon de la lutte à l'inflation, mais il est d'avis que la priorité doit être donnée à la création d'emplois et la croissance économique étant donné qu'il est impossible de parler de surchauffe de l'économie présentement.



## EQUILIBRE DES FINANCES PUBLIQUES

Le Québec croit également que le gouvernement fédéral ne doit pas réduire son déficit en coupant ses transferts aux provinces. Les propositions fédérales relatives au renouvellement des accords fiscaux pour la période commençant le 1er avril prochain signifient des pertes substantielles pour le Québec, de l'ordre de 675 millions de dollars pour la prochaine année seulement, comparativement aux paiements qu'aurait amenés la simple reconduction des arrangements actuels. Pour le Québec, la position fédérale, si elle était retenue, se traduirait soit par des augmentations d'impôts ou de nouvelles taxes, soit par de nouvelles coupures dans les services gouvernementaux, soit encore par une augmentation du déficit. Aucune de ces voies n'est acceptable. Alors même que le gouvernement fédéral augmentera ses revenus de près de 20% durant la prochaine année, le Québec demande que les paiements de transferts aux gouvernements provinciaux s'accroissent suffisamment au moins pour couvrir l'inflation. A cette fin, le Québec a formulé des propositions précises, notamment l'adoption d'une nouvelle formule de péréquation.

## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Selon le Québec, le retour à une croissance économique soutenue est conditionnel à une baisse substantielle et permanente des taux d'intérêt de même qu'à une révision des propositions fédérales concernant les arrangements fiscaux.

Par ailleurs, si on lui en laisse les moyens, le Québec dispose de tous les outils pour relancer son économie.

Le Québec oriente ses priorités industrielles vers des secteurs qui peuvent compter sur des marchés en pleine expansion tant sur le plan interne qu'externe et vers des secteurs liés à l'éclosion de nouvelles technologies (télématique, électronique, bureautique, bio-industries). L'accent sera également mis sur la Recherche et le Développement et la promotion des exportations. Les actions entreprises depuis cinq ans seront également poursuivies dans le secteur des ressources (agriculture, pêcheries, mines, hydro-électricité, transport, tourisme), afin de maximiser les avantages naturels que possède déjà le Québec.

Pour accroître l'efficacité de ces mesures, il est nécessaire que le gouvernement fédéral respecte les priorités du Québec et apporte son soutien financier, plutôt que de s'engager lui-même dans des actions non coordonnées et parfois concurrentes avec celles du Québec. Sur ce point, le Québec a également des propositions précises à formuler.

P.S. Le Québec mettra à la disposition de la presse un ensemble de documents qui apporteront des précisions sur chacun de ces points.

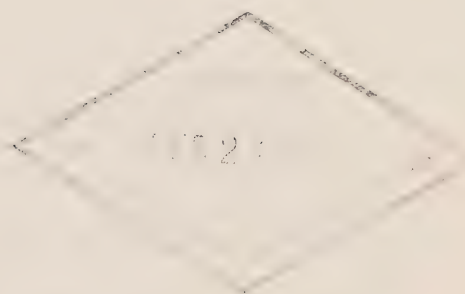


# FIRST MINISTERS CONFERENCE ON THE ECONOMY

Ottawa, february 1982



Gouvernement  
du Québec



**Management of the Economy**

---

*Background paper*



## TRANSLATION

### MONETARISM AND THE FEDERAL GOVERNMENT'S INTEREST RATES POLICY

---

#### The Monetarist Venture

Monetary policy is one of the instruments used to control the economy as a whole. Monetarist doctrine and philosophy are based on the hypothesis that inflation is closely tied to increases in the money supply, and that it is therefore possible to reduce the inflation rate by stabilizing the rate at which the money supply grows. No one will dispute that there is a theoretical relation between inflation and the money supply, and that in the long term the inflation rate is eventually brought down by severe contractions in the money supply. But over what period of time and at what price? These are the questions that arise. Other questions which may be asked are do we have the right instruments to effectively control the money supply, and is such a policy effective under all conditions? The debate over monetarist thinking was touched off several years ago by these questions, and has been going on ever since.

It was on September 22, 1975, during a speech delivered in Saskatoon by the Governor of the Bank of Canada, Gerald Bouey, that for the first time in Canada it was officially a question of espousing monetarist theses. In 1976 the Bank of Canada began to restrict the growth of the money supply. Since then, the monetarist venture in Canada and elsewhere in the world has gone through periods of upheaval which, in terms of drama, have





been equalled only by the relentless efforts made by the supporters of this doctrine to prove that they are right and that, as Mr. Bouey recently said, we must not be concerned about the short-term negative effects that this policy may have on the growth in real output.

The year 1976 saw the introduction of a "gradualist" monetary policy, that is, an effort to gradually bring the rate of growth in the money supply. With the exception of several short spurts of considerable growth, this objective was attained. In 1981, the money supply grew at a rate 4 percentage points lower than in 1976, even though the inflation rate during this period did not drop. And then, in 1981, the federal government's political and monetary experts resorted to an unprecedented escalation of interest rates. For a while, Canada had the highest interest rates in the world, and some financial experts feel that we may very well repeat this sorry performance in 1982.

#### Inappropriate Medicine — Inaccurate diagnosis

Experience has shown clearly that here, as well as elsewhere, no very close short-term relation exists between money supply growth and inflation. The money supply, when defined in a very restrictive manner ( $M_1$ ),<sup>1</sup> is no longer a very significant factor. Structural changes have occurred in the field of banking over the past few years because of the sensitivity of bank deposits to interest rates. Disruptions in the money market, which can no longer be absorbed by fluctuations in the money supply, have repercussions on interest rates, a phenomenon which in turn results in more frequent periods of recession. In fact, in the short and medium terms, high interest rates, in addition to being

---

1  $M_1$ : demand deposits plus money in circulation

inflationary in themselves, have a much greater effect on national output than on prices.

The tools used by the Bank of Canada to fight inflation can therefore be questioned. They have not produced the desired results in Canada, or for that matter, anywhere else in the world. Despite this policy of excessive interest rates, the inflation rate in Canada in 1981 was the worst it has been since 1948.

Inflation is caused either by increased demand or by higher costs. It is truly impossible, in the case of Québec and, with one exception, all the other Canadian provinces, to speak of an overexpansion of the economy in recent years. In real terms, individual demand has remained at relatively low levels and governments have reduced the growth in their spending. The only substantial increases have been those registered in private investment and external demand, the latter increase coming in the wake of the devaluation of the dollar and, in Québec, following gains in productivity. Moreover, wages have not really risen excessively. Inflation in Canada has been due mainly to the necessary catch-up in energy prices and, paradoxically, to the interest rates themselves, especially in 1981. The medicine prescribed is therefore fighting a non-existent overexpansion, and affects all the components of the final demand indiscriminately; inflation, on the other hand, is easily identifiable and limited to certain goods.

Yet the high interest rates policy is also a mask for other unavowed goals. It is clear that the federal government has decided to make a stable exchange rate with the United States a priority and a "national" objective. This objective has

served political purposes in the past and will do so again in the future. For example, without making a judgment as to the validity of this decision, it is obvious that the effect of the "Canadianization" of the oil sector has been to weaken the Canadian dollar. Redemption of company shares held by foreigners results in a flight of currency from Canada. Only by keeping interest rates higher than elsewhere has it been possible attract capital to Canada for the purpose of offsetting this outflow and preventing a devaluation of the Canadian dollar. Economists believe that the interest rates have had to be kept at least one and one-half percentage points higher just to maintain the exchange rate with the American dollar.

#### Multiple and Permanent Effects - An Exorbitant Cost

No longer is it possible to ignore the multiple effects of the policy of high interest rates. The upheavals in recent months clearly show that the Canadian and Québec economies are paying - as they will for some time to come - for this excessive monetary policy which has dragged on for too long.

The objective of temporarily reducing growth of demand by a restrictive monetary policy has long been outmoded in Canada. High interest rates have raised business finance costs to unprecedented levels, discouraged consumption of durables to the point where a great number of firms closed down, and disrupted public finance. During the third quarter of 1981, the Canadian economy recorded its greatest drop in thirty years. Jobs disappeared by the thousands.



These structural impacts are felt more keenly in Québec, since the high interest rates affect small and medium-sized firms much more than large ones. The monetary policy now in force is bringing about the disappearance not only of so-called marginal firms, but also of a considerable number of dynamic firms which rely greatly on financing or which must bear the cost of high inventories. It will be a long and difficult process to build up this capital again, and to give a fresh start to these firms which have been sacrificed on the altar of a policy described as short-term.

Early in 1981, home building in Québec began to revive, but the skyrocketing interest rates soon put a stop to that. Housing starts in April totalled 40 000; by October this figure had dropped to below 14 000. In real terms, retail sales of furniture, jewelry and cars decreased considerably.

A great many automobile dealers, some of whom had been in business for ten, fifteen or thirty years, had to resign themselves to closing their doors because of sales slumps and an unbearable growth in the cost of inventories.

The list of unfavourable effects of the interest rates policy could go on forever; in short, that policy has led to massive transfers of wealth between debtors and creditors, a high degree of uncertainty and a tendency among economic agents toward withdrawal, and enormous problems on the human and social levels - problems brought about by bankruptcies and a rise in unemployment. The annual rate of net job creation in August 1981 was 40 000; by the end of the year it was only 17 600. In December 1981 there were almost a million unemployed people in Canada. Additional



unemployment since 1975 represents an irrecoverable loss of income of over \$50 billion. The people are not ready to allow the Canadian monetary authorities to continue investing such amounts of money for them, in a struggle against inflation, especially when they know what that struggle is achieving.

### A Radical Change of Priorities

Top on the list of priorities for the gouvernement du Québec are the struggle against unemployment, and economic growth. If the economy is to revive, and if we are to get out of this impasse, first and foremost the Canadian monetary policy will have to be changed. All the economic agents have said it: interest rates must come down.

A drop in interest rates will probably result in a short-term drop in the value of the Canadian dollar, but in 1981 the dollar appreciated between 16% and 30% compared to European currency; this will make it possible to recover the export markets which Canada and Québec lost during the past year. Also, the policy of support for the Canadian dollar merely slowed the downward trend - it did not halt it. On the contrary, over a longer period this type of policy leads to a dead end since it reduces investment, productivity and competitive capacity in the Canadian economy, which inexorably leads to a reduction of exports, a drop in the Canadian dollar and new pressures on prices. Canada became increasingly imprisoned within this vicious circle between 1975 and 1981, when interest rates went out of control.

The gouvernement of Québec, too, is concerned with fighting inflation, but it is opposed to the federal government's monetary

policy because that policy has not helped with solving problems; rather it has created very harmful repercussions for the Québec economy. More imagination must be shown in the management of the Canadian economy, and better use made of the various instruments for stabilization. Stress should be laid on a series of measures directed squarely at expansion while remaining vigilant with respect to the upward trend of wages and prices.

There must be confidence in the Canadian economy's capacities for adaptation and development; research and innovation must be encouraged as must investment; in short the productive apparatus must be made to produce again, and to improve its competitive capacity. Québec's economy has enormous potential; it can rely on abundant natural and hydroelectric resources, and the human resources are available. Quebecers are increasingly gaining confidence in their own ability; they are developing a taste for calculated risks, and in recent years they have shown a remarkable spirit of initiative and entrepreneurship.

Like the governments of the other provinces, the gouvernement du Québec controls the instruments to support and stimulate these initiatives in the private sector. It can quickly apply a whole range of measures to help the economy recover. Unless the federal government abandons its restrictive monetary policy and the cuts in transfer payments to the provinces, however, it will be impossible for Québec to pursue an expansionist policy.

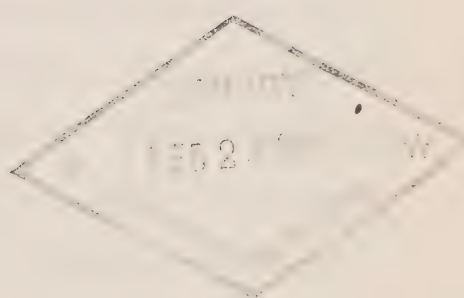
AI  
22  
C32

# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec



**Gestion de l'économie**

---

*Document d'appui*





LE MONETARISME ET LA POLITIQUE DES TAUX D'INTERET  
DU GOUVERNEMENT FEDERAL

---

DOCUMENT D'APPUI

L'aventure monétariste

La politique monétaire constitue l'un des outils de contrôle global de l'économie. La doctrine ou la philosophie monétariste repose sur l'hypothèse que l'inflation est liée étroitement à la croissance de la masse monétaire et qu'il est donc possible de réduire le taux d'inflation par la stabilisation du taux de croissance de la masse monétaire. Théoriquement personne ne contestera qu'il y a un lien entre inflation et masse monétaire et, qu'à long terme, l'inflation finit par se résorber par suite d'une contraction sévère de la masse monétaire. Mais dans combien de temps et à quel prix? Voilà les questions qui se posent. D'autre part, a-t-on les bons instruments de contrôle de la masse monétaire? Une telle politique est-elle efficace peu importe les conditions? C'est autour de ces interrogations que s'est engagé il y a quelques années, et que se déroule depuis le débat sur la philosophie monétariste.

C'est le 22 septembre 1975, lors d'une allocution prononcée à Saskatoon par le gouverneur de la Banque du Canada, monsieur Gerald Bouey, qu'il est question officiellement, pour la première fois au Canada, d'adopter les thèses des monétaristes. Dès 1976, la Banque du Canada détermine des limites à la croissance de la masse monétaire. Depuis, l'aventure monétariste, au Canada tout comme ailleurs dans le monde, a connu des péripéties qui n'ont d'égal, sur le plan dramatique, que l'acharnement des adeptes de cette doctrine à prouver qu'ils ont raison et qu'il faut, selon les propos récents de monsieur Bouey, ne pas se préoccuper "des effets négatifs que cette politique peut avoir à court terme sur la croissance de la production en termes réels".

En 1976, il s'agissait de pratiquer une politique monétaire "gradualiste", c'est-à-dire de ramener graduellement la croissance de la masse monétaire à des taux moins élevés. De fait, cet objectif, si on fait exception de quelques emballements de courte durée, a été atteint. La croissance de la masse monétaire était, en 1981, de 4 points de pourcentage inférieure à celle de 1976, sans pour autant que nous ayons connu durant cette période une décélération de l'inflation. Et puis, en 1981, les autorités politiques et monétaires du gouvernement fédéral ont eu recours à une escalade sans précédent des taux d'intérêt. Pendant un moment, le Canada a pratiqué les taux d'intérêt les plus élevés au monde et quelques spécialistes ainsi que les milieux financiers sont d'avis qu'il est fort possible que l'on retrouve ce triste championnat en 1982.

#### Une médecine inappropriée - un diagnostic erroné

L'expérience a clairement démontré, ici comme ailleurs, qu'il n'y a pas à court terme de lien très étroit entre la croissance de la masse monétaire et l'inflation. D'autre part, la masse monétaire définie de façon restrictive ( $M_1$ ) (1) n'est plus très significative. Des changements structurels sont survenus depuis quelques années dans le domaine bancaire, à cause de la sensibilité des dépôts bancaires aux taux d'intérêt. Les perturbations du marché financier, ne pouvant plus être absorbées par les fluctuations de la masse monétaire, se répercutent sur les taux d'intérêt ce qui entraîne une plus grande fréquence de périodes récessionnistes. De fait, à court et à moyen terme, les taux d'intérêt élevés, en plus d'être en soi inflationnistes, touchent beaucoup plus à la production nationale qu'aux niveaux des prix.

---

(1)  $M_1$  : dépôts à vue et monnaie en circulation.

On peut donc douter des outils privilégiés par la Banque du Canada pour lutter contre l'inflation. Nulle part ailleurs, pas plus qu'au Canada, ils ont donné les résultats promis. Malgré cette politique excessive des taux d'intérêt, le Canada a connu, en 1981, son pire taux d'inflation depuis 1948.

L'inflation est causée soit par la demande, soit par les coûts. Or, il est vraiment impossible, en ce qui concerne le Québec et à une exception près toutes les autres provinces canadiennes, de parler de "surchauffe" de l'économie au cours des dernières années. La demande en termes réels des particuliers s'est maintenue à des taux relativement bas. Les gouvernements ont réduit la croissance de leurs dépenses. Seuls ont cru substantiellement les investissements privés et la demande extérieure, par suite, dans ce dernier cas, de la dévaluation du dollar et des gains de productivité notamment au Québec. D'autre part, les salaires n'ont pas connu réellement d'accroissements excessifs. L'inflation est due au Canada, pour l'essentiel, au rattrapage nécessaire des prix de l'énergie et paradoxalement, surtout en 1981, aux taux d'intérêt eux-mêmes. La médecine prescrite s'attaque donc à une "surchauffe" inexistante et touche sans discernement à toutes les composantes de la demande finale alors que l'inflation est facilement identifiable et circonscrite à quelques biens.

La politique des hauts taux d'intérêt cache cependant d'autres buts non avoués. Il est manifeste que le gouvernement fédéral a promu, depuis quelques années, au rang d'objectif prioritaire et "national" la stabilité du taux de change avec les Etats-Unis. Un tel objectif a servi et sert encore des fins politiques. Il va de soi, par exemple, que la récente "canadianisation" du secteur pétrolier, a eu pour effet d'affaiblir le dollar canadien. Le rachat d'actions d'entreprises détenues par des étrangers se traduit par une sortie de devises du Canada. Ce n'est qu'en maintenant des taux d'intérêt plus élevés qu'ailleurs qu'il a été possible d'attirer au Canada des capitaux afin de compenser cette sortie de fonds et d'empêcher ici une dévaluation du dollar canadien. Les économistes sont d'avis qu'une telle opération a coûté en taux d'intérêt au moins un point et demi de pourcentage afin seulement de maintenir le taux de change avec le dollar américain.



### Des effets multiples et permanents - Un coût exorbitant

Il n'est plus possible d'ignorer les effets multiples de la politique de la hausse des taux d'intérêt. Les bouleversements survenus au cours des derniers mois indiquent clairement que les économies canadienne et québécoise paient et paieront très longtemps pour cette politique monétaire excessive et de trop longue durée.

L'objectif de réduire de façon temporaire la croissance de la demande par une politique monétaire restrictive a été depuis longtemps largement dépassée au Canada. Les taux d'intérêt élevés ont accru à des niveaux sans précédent les coûts financiers des entreprises, ont découragé la consommation de biens durables au point de faire disparaître un grand nombre d'entreprises et ont déséquilibré les finances publiques. A titre d'exemple, l'économie canadienne a enregistré, au troisième trimestre de 1981, sa plus forte chute depuis trente ans. C'est par milliers que les emplois disparaissent.

Ces impacts structurels sont davantage ressentis au Québec puisque les taux d'intérêt élevés touchent beaucoup plus les petites et moyennes entreprises que les grandes. La politique monétaire pratiquée actuellement entraîne non seulement la disparition d'entreprises qualifiées de marginales, mais aussi un grand nombre d'entreprises dynamiques qui comptent sur une large part de financement ou qui doivent supporter des inventaires élevés. Il sera très long et très difficile de reconstituer ce capital, de relancer de telles entreprises qui sont sacrifiées au nom d'une politique qualifiée de conjoncturelle.

La flambée des taux d'intérêt est venue totalement arrêter et modifier la reprise de la construction domiciliaire qui se manifestait au Québec depuis le début de 1981. En avril les mises en chantier de logements étaient de l'ordre de 40 000, en octobre elles n'atteignaient même pas 14 000. En termes réels, les ventes au détail ont diminué sensiblement dans les maga-



sins d'ameublement, dans les bijouteries et chez les concessionnaires d'automobiles. Plusieurs distributeurs d'automobiles, la plupart en affaires depuis dix, quinze ou trente ans, ont dû se résoudre à fermer leurs portes par suite d'une mévente de leurs produits et d'un accroissement insupportable du coût de leurs inventaires.

La liste des effets pervers de la politique des taux d'intérêt pourrait s'allonger indéfiniment mais en résumé cette politique a provoqué des transferts massifs de richesses en faveur des détenteurs de capitaux, un fort degré d'incertitude et une position de repli chez tous les agents économiques, sans compter les difficultés énormes sur le plan humain et social causées

par les faillites et la hausse du chômage. Le rythme annuel de création nette d'emplois était de 49 000 en août 1981 au Québec et seulement de 17 600 en fin d'année. Le nombre de chômeurs atteignait au Canada près d'un million en décembre 1981. Le chômage additionnel, depuis 1975, équivaut à une perte irrécupérable de revenu supérieure à 50\$ milliards. Les citoyens ne sont plus prêts à laisser les autorités monétaires canadiennes continuer d'investir en leur nom et à leurs frais de telles sommes d'argent dans une lutte à l'inflation avec le résultat que l'on connaît.

#### Une profonde modification des priorités

Le gouvernement du Québec retient comme première priorité la lutte au chômage et la croissance économique. La reprise économique et la sortie, au cours des prochains mois, de l'impasse actuelle reposent d'abord et avant tout sur un changement de la politique monétaire canadienne. Il faut, comme le souhaitent tous les agents économiques, recourir à une baisse des taux d'intérêt.

Une telle baisse entraînera probablement à court terme une dépréciation du dollar canadien mais celui-ci s'étant apprécié de 16% à 30% par rapport aux devises européennes en 1981, cela permettra de retrouver des marchés

d'exportation que le Canada et le Québec ont perdu au cours de l'année dernière. En outre, la politique de soutien du dollar canadien ne fait que ralentir le mouvement à la baisse, sans pour autant l'arrêter. Au contraire, une telle politique conduit à plus long terme à un cul-de-sac parce qu'elle réduit l'investissement, la productivité et la capacité concurrentielle de l'économie canadienne, ce qui entraîne inexorablement, dans un deuxième temps, une diminution des exportations, la baisse du dollar canadien et de nouveau des pressions sur les prix. C'est précisément dans ce cercle vicieux que le Canada s'est enfermé de plus en plus depuis 1975 jusqu'à l'escalade incontrôlée des taux d'intérêt en 1981.

Le gouvernement du Québec se préoccupe aussi de la lutte à l'inflation mais est opposé à la politique monétaire poursuivie par le gouvernement fédéral parce que cette politique n'a pas aidé à résoudre les problèmes mais a plutôt été la cause de répercussions extrêmement néfastes pour l'économie du Québec. Il faut faire preuve de beaucoup plus d'imagination dans la gestion de l'économie canadienne et utiliser plus adéquatement les différents outils de stabilisation. L'accent doit être mis sur un dosage de mesures visant carrément l'expansion tout en étant vigilant quant à la poussée des prix et des salaires.

Il faut faire confiance aux capacités d'adaptation et de développement de l'économie canadienne, favoriser la recherche et l'innovation, encourager les investissements, somme toute remettre l'appareil productif sur le chemin de la productivité et de l'amélioration de sa capacité concurrentielle. En ce qui concerne l'économie du Québec, son potentiel est énorme, elle peut compter sur des ressources naturelles et hydro-électriques abondantes et les ressources humaines sont disponibles. Les Québécois ont de plus en plus confiance en leurs propres capacités, ils ont de plus en plus le goût du risque bien calculé et ont fait preuve, au cours des dernières années, d'un esprit d'initiative et d'entrepreneurship remarquable.

Le gouvernement du Québec, comme les autres gouvernements provinciaux, contrôle les outils pour appuyer et stimuler ces initiatives du secteur privé. Il peut mettre en oeuvre rapidement une gamme de mesures propres à redresser l'économie. Sans un renoncement de la part du gouvernement fédéral à sa politique monétaire restrictive et aux coupures des transferts aux provinces, il est cependant impensable pour le Québec de recourir à une politique expansionniste.





# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec



TRANSCRIPTION DE LA CONFERENCE DE PRESSE

DU MINISTRE DES FINANCES DU QUEBEC,

MONSIEUR JACQUES PARIZEAU,

LE 3 FEVRIER 1982

(Transcription établie par le Secrétariat  
des Conférences intergouvernementales  
canadiennes)



M. Parizeau:

La réunion qui s'est tenue ce matin a consisté, pour le ministre fédéral des Finances, à nous indiquer qu'il n'avait rien à dire et qu'il remettait tout le paquet entre les mains des premiers ministres. C'est un point d'aboutissement désolant de plusieurs rencontres des ministres des Finances, comme vous le savez, pour aboutir finalement à rien. Donc, pour ce qui a trait, si je peux m'exprimer ainsi, au score en date de ce midi: le gouvernement fédéral avait annoncé que, pour 1982-83, au titre du financement des programmes établis et de la péréquation, il plafonnerait en dollars les montants en 82-83 qu'il avait payés en 1981-82; c'est-à-dire qu'il ne donne pas un sou de plus en dollars. Dans certaines provinces c'est moins, dans d'autres, c'est un peu plus. Pour le Québec, c'est moins en dollars. Mais le montant total en date de ce midi est toujours plafonné. Pas besoin de vous dire que comme les salaires augmentent dans les écoles ou dans les hôpitaux ou les universités, que les coûts augmentent partout, ce qui veut dire pour les provinces dans leurs ensembles, c'est un signal donné qu'ils doivent songer à réduire considérablement les services de la population. Voilà. En pratique cependant, ça peut s'interpréter de deux façons. Ou bien que le gouvernement fédéral ne veut pas mettre un sou de plus, et qu'il va en rester là, ou bien que le ministre fédéral des Finances, ce matin, ne voulait pas mettre un sou de plus en se disant, puisque les premiers ministres vont en mettre davantage, ça ne sert à rien que ce que je donne ce matin serve de base pour aller plus haut. Ceux d'entre vous qui ont déjà participé à des négociations connaissent bien ce processus. Que ce soit dans le cas de salaires ou de n'importe quoi. Alors pour le moment c'est difficile à interpréter si c'est une voix ou l'autre qui va s'appliquer soit les heures qui viennent, ou demain à l'occasion d'un prolongement de la conférence des premiers ministres. Nous le saurons éventuellement. Ça ne peut être que l'une ou l'autre des deux voix. Voilà.

Q: Journaliste: M. Parizeau, a supposé que l'offre qui a été faite ce matin, soit la dernière, est-ce que ça veut dire que le gouvernement du Québec va être obligé d'imposer un contrôle des salaires dans le secteur public?

R: Mais il n'y a pas d'offre de ce matin. Ce matin, il ne s'est rien dit. C'est pas une nouvelle offre. Ce matin, Monsieur MacEachen s'est présenté en disant "Mais voilà, moi je n'ai rien à vous dire". Si c'est la première fois, c'est-à-dire qu'Ottawa, si c'est ça que vous voulez demander - j'imagine, si Ottawa ne bouge pas, il est évident que ça va placer toutes les provinces dans une situation de reconsidérer, d'abord et avant tout, les services qu'ils sont en mesure d'offrir. Est-ce que ça implique des choses quant à la rémunération dans le secteur public québécois, Mais oui ça en implique. Ça va en impliquer sur l'ensemble du budget, nous faisons aucune espèce d'illusion. Si le Québec, la situation du Québec, c'est toujours qu'il perd \$675,000,000 par rapport à ce que les arrangements actuels auraient produit. En bien, il est évident que c'est majeur, sur l'ensemble des postes du budget québécois. A peu près tout va être ré-examiné dont sur ce que vous venez de dire, mais il est clair que je ne veux pas faire des annonces à l'avance là-dessus.

Q: Journaliste: M. Parizeau, est-ce qu'on a laissé la porte ouverte à certaines modifications de calcul qui pourraient avoir des effets sur l'ensemble, pour certaines provinces. Je pense à des modifications de calcul de population auquel vous avez déjà fait allusion, des corrections de statistiques ou d'autres mécaniques du genre?

R: Nous avons eu la confirmation ce matin que les règles habituelles, les règles courantes dans les arrangements fiscaux qui existent depuis fort longtemps, quant à l'analyse des changements, comment dire, quant au calcul des changements de population demeuraient, resteraient les mêmes. Je dois dire à cet égard



que je ne peux pas m'en plaindre dans le cas dont vous parlez. Le Québec ne s'en sort pas trop mal et ça peut avoir des effets dramatiques sur certaines des provinces maritimes, pour Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick en particulier. C'est saisissant comme effet. Si les chiffres préliminaires de population sont confirmés et c'est évidemment un des problèmes majeurs auxquels nous avons à faire face, et que le fédéral ne semble pas comprendre, c'est que cette question du recensement flotte dans une incertitude extraordinaire parce qu'à l'heure actuelle on peut faire tous les calculs qu'on veut sur les chiffres préliminaires de population, mais ça n'est qu'à la fin d'avril ou au début mai que les chiffres définitifs vont sortir, et alors à ce moment-là, n'importe quoi peut arriver. Absolument n'importe quoi. Il n'y a rien qui permet de croire que le chiffre final de population pour chaque province sera plus haut que le chiffre préliminaire, plus bas, ou au même niveau. Personne ne le sait; le statisticien lui-même ne le sait pas. S'il le savait, les chiffres définitifs seraient sortis. Alors il y a là une incertitude invraisemblable et encore une fois, le gouvernement fédéral n'a pas l'air de vouloir reconnaître que certaines provinces maritimes, en particulier, sont dans leurs petits souliers parce que si les chiffres préliminaires étaient vraiment confirmés, il y a des provinces dont les finances vont être massacrées.

Q: Quand vous dites que c'est un signal donné aux provinces pour réduire les services à la population, ça veut donc dire que pour vous, votre choix est fait; c'est-à-dire qu'il n'est pas question d'hausser les taxes. Ça va être carrément être des coupures dans votre budget que ça va signifier.

R: Oh moi, ça veut dire à toute fin pratique, ça peut vouloir dire les deux. Il est évident que d'abord et avant tout, on ré-examine. Si ça restait comme ça, il faut ré-examiner l'ensemble des dépenses. C'est après ça qu'on voit s'il doit y avoir quelque chose qui est fait du côté des impôts. Mais la première

tâche à faire c'est de ré-examiner tout le champ des dépenses.

Q: Journaliste: Il était question hier de peut-être obtenir de reporter la question des arrangements fiscaux encore pour une année? D'une part, je voudrais savoir s'il en a été question ce matin et d'autre part, quelle serait votre position précise?

R: Bon, je pense que vous allez voir, dans les heures qui viennent, un bon nombre de propositions dans ce sens là. Ca me paraît avoir une certaine logique. Je veux revoir à nouveau mes collègues des finances dans une couple d'heures à ce sujet. Il n'y a pas de doute que, puisque vraiment le travail d'examen des formules n'a pas été fait correctement, -Je pense en particulier aux formules alternatives, celles du Québec par rapport à l'Ontario standard - puisque d'autre part, il y a les histoires de population, cette épée de Damoclès, il y a un certain mérite à dire mais renouvelons pour un an les arrangements fiscaux que nous continuons de discuter.

Q: Journaliste: Pourrais-je faire mention que vous vous attendiez que le gouvernement fédéral allait bouger et jusqu'à ce jour, il n'y a pas été question. Est-ce que vous attendez d'ici la fin de la conférence que le gouvernement fédéral bouge quant à la question des transferts fiscaux et puis deuxièmement, est-ce qu'il y a d'autres provinces à part du Manitoba qui se sont reliées fermement à votre opposition de reconduire intégralement les accords tels qu'ils sont en ce moment.

R: Mais écoutez encore une fois, je ne veux pas me prononcer sur la position que vont prendre d'autres provinces à ce sujet et je pense qu'il va avoir des éclaircissements très vite là-dessus. Je serais tout à fait étonné que dans les heures qui viennent, vous n'ayiez pas des réactions à ce sujet. Là pour le moment c'est un peu difficile, compte tenu de la position prise par Monsieur MacEachen ce matin, je préfère laisser mes collègues mijoter tout ça pour quelques heures. Je vois à peu près où ils vont, mais ça ne serait pas tout à fait correct de parler en leurs noms maintenant. Nous aurons l'occasion de le

faire dans les heures qui viennent. Mais encore une fois, il faut comprendre qu'il y a un mérite indiscutable lorsqu'il y a des incertitudes pareilles, lorsque le travail n'a pas été fait correctement, de dire on prend les arrangements puis on les prolongent. De là, c'est une position qui n'est pas déraisonnable.

Q: Monsieur Parizeau, we understand that you met with Mr. MacEachen for some 90 minutes. Are you saying that it took Mr. MacEachen an hour and a half to say nothing, to say that the federal government wasn't going to change what it plans to do?

R: No, it didn't take him 90 minutes. It took him about up to what, say three and a half minutes.

Q: Journaliste: And what did you talk about for the next 87 or whatever it is?

R: Well, we expressed our various reactions to such an attitude and then had a meeting among provincial finance ministers.

Q: The word from Mr. McEachen is that there is no more money, and if the provinces ask for more money, where does that leave the provinces then with their social implications for.

R: Monsieur McEachen didn't say that there was no more money. What he said is that I don't have more money. And if there is more, the prime ministers will have to settle that among themselves. In other words, this morning, he just passed the buck. That can be interpreted in two ways; either that the Prime Ministers' conference will come to eventually conclude that there is more money, or that there isn't. For the moment, what Mr. McEachen said about passing the buck is there is no more money. What he implies is that total transfers for EPF and Equilization indoors will be the same in 1982-83 as they were in 1981-82. This, to all practical purposes, implies that while wages and costs go up in hospitals,



schools and universities, various public services of that kind, provinces will have as far as the federal share is concerned, of zero in terms of increase. Well, there is no miracle. If the increase is zero while your costs increase by 11, 12 or 13%, you've got to get that from somewhere, and therefore, this would force to, should we say, have a very close look at what kind of services provinces supply and what has to be touched. I know that several of my colleagues are having a pretty close look at this and obviously I have to do the same.

Q: Journaliste: Pour revenir à la question du report des arrangements fiscaux pour un an, comment les provinces peuvent-elles espérer que le gouvernement fédéral se rallierait à une proposition comme celle là que, si je comprends bien, lui coûterait quelques milliards, dans la prochaine année, de plus que ce qui a été annoncé dans le budget de novembre?

R: Ah, pas quelques milliards.

Q: Journaliste: Non?

R: Non, mais quand même...

Q: Journaliste: Non, mais si vous dites que \$675,000,000 pour le Québec seulement, c'est quand même important.

R: Mais voyez, c'est que la reconduction pure et simple des arrangements est facile à calculer. On dit les provinces en 1982-83 vont perdre 1.6 milliards par rapport à ce que le prolongement des arrangements aurait produit.

Q: Journaliste: Bon, comment pouvez-vous espérer que Monsieur McEachen va vouloir déboursier 1.6 milliards de plus en 1982-83 que ce que prévoyait son budget?



R: Ah, mais justement. C'est là où on arrive à une impasse assez remarquable. Plutôt que de discuter de montants qui lui paraîtraient à lui être raisonnables, plutôt que de discuter de formules qui pourraient produire des résultats qui lui, lui paraîtraient raisonnables, il dit, "Vous n'aurez pas un sou de plus l'année prochaine que vous avez cette année". Je sais très bien qu'il y a des tas d'incertitudes là dedans. On est maintenant persuadé que la formule de l'ontario standard présente toute espèce de dangers. Ce qui va arriver à la suite des chiffres définitifs du recensement, on ne le sait pas, mais ça n'a pas d'importance. Pas un rond.

Mais alors, la position raisonnable, c'est quoi? C'est dire dans ces conditions continuons de mettre au point des formules de péréquation en particulier qui ont un certain sens, et attendons que les données du recensement soient sorties. Puis là, après ça on changera les arrangements. Mais c'est lui qui nous accule à une position comme celle là. C'est la seule position raisonnable que nous puissions prendre. On était prêt. Il faut bien comprendre une chose; on était prêt à discuter une formule. La formule du Québec, elle existe. La formule de la Saskatchewan, elle existe. Il nous renvoie gros Jean comme devant, disant, je ne veux pas discuter de tout ça. Vous n'aurez pas un rond. Mais, on dit voyons, prolongeons les arrangements. Je sais très bien que pour lui c'est très coûteux. Seulement c'est la seule position raisonnable, compte tenu de l'attitude qu'il a prise.

Q: Journaliste: Si vous placez vos impôts au taux d'imposition comme le ministre MacEachen fait dans son budget, vous allez avoir encore plus de revenus. Est-ce que vous avez l'intention de faire ça? Est-ce que ça vous oblige à faire ça?

R: Effectivement- le gouvernement fédéral nous dit, "Si vous taxez, vous aurez plus d'argent". Merci. Je m'en doute depuis quelques temps.

Q: Journaliste: On parle des taux d'imposition là.

R: Ah! non si, avec les nouveaux taux d'imposition sur les très hauts revenus, j'ai moins d'argent. En fermant les mêmes loopholes que lui, j'en ai plus. Sauf que comme les montants en plus qui découlent des loopholes qu'il a fermés se ratatinent comme une peau de chagrin parce que tous les quinze jours il annonce qu'il y a des loopholes auxquels il ne touche plus, si je m'harmonise avec lui, je m'harmonise sur les changements d'impôt qui rapporte de moins en moins. C'est par la fermeture des loopholes qu'il allait chercher son argent. Il en fermait d'abord énormément, deuxième étape pas mal moins, maintenant y en a enlevé beaucoup, Alors c'est une peau de chagrin ce truc-là. On me demande parfois allez-vous vous harmoniser avec M. MacEachen?

Je dis bien oui à chaque année je m'harmonise avec M. MacEachen sur des tas de choses pas nécessairement sur tout, mais habituellement on s'harmonise,

sauf que je ne sais pas sur quoi m'harmoniser il change tous les 15 jours. Alors j'attends que ça soit retombé un peu, si vous voulez. Je ne sais pas exactement qu'est-ce qui peut y avoir dans cette taxation supplémentaire du gouvernement de Québec, parce que comprenons-nous bien, m'harmoniser avec M. MacEachen c'est pas un cadeau que le fédéral me fait, c'est des impôts que j'ajoute au Québec, c'est moi qui les impose. Il y a

quelqu'un qui essayant de résumer la position du Québec dans la Gazette ce matin, allait dire le gouvernement, enfin la thèse du gouvernement fédéral il la rapporte avec le plus grand sérieux, c'est que le gouvernement fédéral taxe et remet les sommes au Québec. J'ai été estomaqué; je veux dire depuis quand le gouvernement fédéral taxe puis remet des sommes au Québec; j'ai jamais vu ça. Si je m'harmonise avec M. MacEachen, ça veut dire que j'annonce des augmentations d'impôt au Québec et je sais très bien quand j'annonce des augmentations d'impôt ça me rapporte de l'argent.

Q: Journaliste:

Vous avez parlé au début de votre allocution de plafond, est-ce que le ministre MacEachen a bougé sur le 85%?

R: Ah non, c'est un plancher ça c'est pas un plafond c'est un plancher qui ne s'applique qu'à une province, c'est Terre-Neuve. Au cas où le pétrole sortirait plus rapidement qu'on pense dans cette région, on met un plancher à 85% pour éviter que les paiements de péréquation à Terre-Neuve tombent trop bas. Alors ce plancher-là, ne s'applique rigoureusement qu'à Terre-Neuve à personne d'autre de la même façon que les dispositions transitoires que McEachen a parlées ne s'appliquent qu'au Manitoba. Puis encore c'est un plan relativement miséreux. Il faut faire attention les ajustements dont il a parlé c'est très ad hoc, ça touche, ça touche des abus trop flagrants de l'Ontario Standard pour quelques

provinces.

Journaliste:

Q: M. Parizeau vous avez déclaré l'autre soir à la séance d'information que vous étiez intéressé à discuter avec vos collègues de certaines lignes directrices ou de méthodes pour empêcher un accroissement trop rapide des employés du secteur public, est-ce que cette discussion là a eu lieu.

R: Non pas encore

Journaliste:

Q: Est-ce qu'elle va avoir lieu et quand?

R: Ecoutez là je ne sais quelle quantité de travail on peut faire d'ici demain soir, mais ça je ne me fais pas trop d'illusions, à supposer que ça ne soit pas discuté à la conférence présente, ça le serait de toute façon à une autre réunion. Là il faut bien comprendre que c'est un domaine où les gouvernements de province et le fédéral ont habituellement moins de problèmes que dans d'autres, seulement parce qu'ils sont tous employeurs. C'est rare, moi je ne me souviens pas d'exemple où il y ait eu comment dire des engueulades sanglantes entre les gouvernements canadiens quant aux politiques de rémunération dans le secteur public. Ils ont tous le même intérêt. C'est peut-être le seul domaine d'ailleurs où ils ont le même intérêt.



Journaliste:

Q: A la suite des discussions d'hier sur la politique monétaire, il y a eu bien sur des accords, mais est-ce que vous êtes persuadé que la reprise économique qui est envisagée par le gouvernement fédéral pour l'automne, ou est-ce que vous êtes persuadé qu'elle ne se produira pas, qu'on va s'enfoncer davantage dans la récession?

M. Parizeau:

R: Non je pense que la récession effectivement devrait se réduire petit à petit dans le courant de 82 et que la fin de l'année 82 devrait malgré tout être marquée par une reprise. Y a une hypothèse là-dessus très sérieuse dont nous avons parlé longuement hier après-midi et sur lequel les provinces et le gouvernement fédéral manifestement ne s'entendent pas. A supposer que le taux de change canadien manifeste encore de la faiblesse, et l'on voit qu'il est un peu faiblard depuis quelques jours, imaginons que ça se poursuive, cette faiblesse du dollar canadien, est-ce que le gouvernement fédéral et les autorités monétaires vont faire en sorte que les taux d'intérêt canadiens remontent à 3 ou 4 ou 5% de plus élevés que les taux américains quels qu'ils soient? Ce qui a été suggéré par un certain nombre de provinces hier, et c'est pour l'amour du ciel, donnez-nous l'assurance que si le dollar canadien devient un peu faiblard, vous n'allez pas le défendre à un point tel que vous allez revenir, comme on l'a connu l'été dernier, à des écarts de 4 ou 5% de taux d'intérêt au-dessus des taux américains. Parce qu'alors à ce moment-là la reprise, elle n'aura pas lieu et c'est le débat central sur lequel on ne s'entend pas. Le gouvernement fédéral dit pour ne pas prendre, pour maintenir le dollar canadien à sa valeur actuelle, je suis prêt à prendre des risques avec les emplois. Les provinces disent c'est extravagant comme trade-off. On va pas pour tenir quelques

cents de plus ou de moins sur le dollar canadien prendre la chance de mettre 200,000 personnes sans emploi et c'est ça le fond de l'opposition si effectivement à la suite de la faiblesse du dollar canadien on remontait les taux d'intérêts à 3, 4 ou 5% au-dessus des taux américains et bien là la reprise de l'automne, là mon vieux, je ne garantis rien.

Journaliste:

Q: J'aimerais seulement vous demander de confirmer si vous faites partie de ceux qui pensent qu'il serait bon que le taux canadien demeure un point de plus que le taux américain pour attirer les investissements.

M. Parizeau:

R: C'est même exactement ça que j'ai proposé hier. Qu'il est normal que les taux canadiens soient, il est habituel et normal que les taux canadiens soient  $\frac{1}{2}$  ou 1% plus élevés que les taux américains et ça il n'y a pas lieu de s'en choquer pour la raison que vous venez de dire. A certain moment quand la balance des paiements va mieux, les taux d'intérêt au Canada peuvent tomber en-dessous des taux américains, ça c'est déjà produit pour des périodes courtes. Il n'est pas nécessaire d'insister que ce soit toujours 1%. Habituellement, c'est un peu plus haut, parfois quand la balance des paiements le justifie c'est un peu plus bas que les taux américains. Mais ce qu'on demande au gouvernement fédéral c'est pour l'amour du ciel pas plus que 1 et là- dessus il ne veut pas s'engager.

Journaliste:

Q: M. Parizeau il y a des journaux aujourd'hui qui donnent l'impression que M. Bouey hier a un peu remis certains premiers ministres à leur place, un peu comme des enfants qui ne comprenaient pas les conséquences de leurs actes. Je voudrais vous demander d'abord si c'est exact et deuxièmement si vous trouvez, si tel est le cas,

que M. Bouey a dépassé le rôle qu'il tient comme gouverneur de la banque.

M. Parizeau:

R: Oh non je ne pense pas, M. Bouey a trop d'expérience dans ce domaine là pour qu'il ait outrepassé son mandat. Ca c'est pas du tout. Non ce qui s'est produit hier et qui était un peu lamentable c'est qu'à la suite d'une discussion, M. MacEachen a discuté de la politique monétaire avant M. Bouey. Les premiers ministres ont donc discuté beaucoup avec M. MacEachen de politiques monétaires avant que M. Bouey parle et quand M. Bouey a parlé, il a lu un texte préparé qui faisait comme si les premiers ministres avaient, pendant 1 heure et demie avant, manifesté des borborygmes. Alors toutes les séries de sujets qui étaient touchés par le gouverneur de la banque centrale à partir d'un texte préparé et lu faisait comme si l'heure et demie de discussions entre les premiers ministres était absolument sans objet et n'avait pas eu lieu. C'est assez méprisant et c'est dans ce sens où le premier ministre du Québec disait qu'on avait l'impression que M. Bouey s'était mis seulement sur le pilote automatique dans le genre bavarder, bavarder voici ce que j'ai à vous dire.

Journaliste:

Q: Monsieur le ministre you've told us today that Mr. MacEachen showed no willingness to move during your meeting with him today. Do you remain nevertheless hopeful that there might be some movement tomorrow when the issue is discussed at the First Ministers' level and feeling that, I would like to know how you feel, how Québec feels about the compromise proposal which I believe came from Premier Davy that the existing equalization formula be prolonged for an extra year?



M. Parizeau :

R: Well insofar as discussions of alternative formulas particularly for equalization has not really taken place and insofar as the sensus figures presents a considerable risk to the public finances of some maritime provinces and insofar as Mr. MacEachen would see his position confirmed by Mr. Trudeau then I think in effect the reasonable attitude is to say well let's prolonged the existing arrangements for a year, let the discussions that have to take place in the study of alternative formulas take place, let's know, in May possibly, what the exact sensus figures are, and then all that uncertainty haven't been taken away then we'll have new arrangements in a year from now. I think Mr. Davis' position is very sensible.

Journaliste :

Q: M. Parizeau, il y a douze jours ici même à Ottawa lors de l'avant dernière rencontre des ministres des Finances sur les arrangements fiscaux, vous espériez d'une façon plus ou moins métigée que ça pourrait se régler aujourd'hui avec la rencontre. Elle a duré quelques minutes seulement et monsieur MacEachen vous a dit no way, no deal, no money. Vous affirmez depuis le dépôt du budget MacEachen en novembre, qu'il s'agit d'une tentative claire et nette d'étouffer, d'étrangler les finances du Québec. Plusieurs au sein de votre parti et au sein de votre gouvernement pensent qu'il s'agit en ce moment d'une tentative d'écrasement économique qui suit l'écrasement politique que vous auriez subi lors du référendum. Je voudrais savoir monsieur Parizeau sur quoi basez-vous l'espoir que vous avez évoqué tantôt à savoir que les arrangements fiscaux pourraient profiter d'un déblocage miraculeux à la table des PM.

M. Parizeau :

R: Simplement sur ceci monsieur et c'est que je soutiens depuis déjà deux mois que en voulant tasser le Québec à ce point les gens du



fédéral sont allés trop loin sans s'en rendre compte et ce sont rendu compte après le discours du budget de monsieur MacEachen que ils se trouvaient à massacrer d'autres provinces en même temps; ce qui est gênant ce n'était pas le but de l'exercice. Le problème on l'a vu avec le dernier budget fédéral c'est qu'aussi bien sur le plan des impôts que sur le plan des conséquences des arrangements fiscaux, il y eu un peu d'eau dans le gaz côté calcul, multiplication, addition et soustraction. Y a des gens, y a des provinces autre que le Québec. La tentative de déstabiliser les finances du Québec on l'attendait elle, s'est faite. Elle a les résultats dont j'ai eu l'occasion de parler à plusieurs reprises, mais je pense que beaucoup de gens à Ottawa ne pensaient pas qu'ils allaient ratiboiser d'autres provinces en même temps et c'est ça qui fait que comment dire je n'élimine pas tout espoir de voir le gouvernement fédéral changer de position ou alors autrement il va avoir quelques explications à présenter à la population de Terre-Neuve par exemple qui seront pas faciles. Ca serait difficile à Terre-Neuve de dire vous savez la raison pour laquelle on vous ratiboise comme ça, c'est qu'on a l'intention d'étrangler le Québec. Les gens de Terre-Neuve ne comprendraient pas. Merci Beaucoup

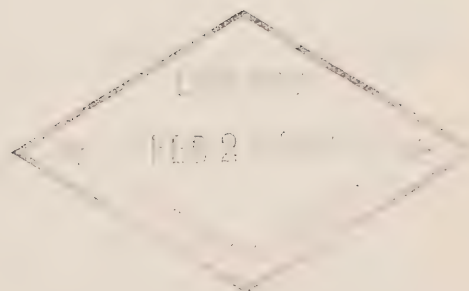


CONFÉRENCE DES  
PREMIERS MINISTRES  
SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec



**Arrangements fiscaux**

---

*Document d'appui*





## ARRANGEMENTS FISCAUX

### document d'appui

Les pourparlers actuels entourant le renouvellement des arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces doivent être interprétés dans le cadre plus large du mode de financement des deux ordres de gouvernement. Le régime fédéral canadien est régi par une constitution qui définit les compétences de chaque ordre de gouvernement et qui, au chapitre de la répartition des pouvoirs de taxation, permet à chacun le recours à un éventail important de champs fiscaux. Ainsi, dans l'hypothèse d'une répartition interprovinciale de la richesse, ou de la capacité fiscale, plus conforme aux besoins relatifs de chacune des provinces au titre des services publics provinciaux et locaux, un aménagement adéquat de la fiscalité intergouvernementale suffirait à assurer le financement de tous les gouvernements et ce, sans recours à des programmes de transferts intergouvernementaux.

### 1. La fiscalité et la péréquation fiscale

Cependant, l'existence des disparités régionales empêche les gouvernements des provinces moins favorisées d'offrir un niveau raisonnablement comparable de services publics sans devoir recourir à une fiscalité trop lourde. En effet, les disparités régionales se traduisent pour les gouvernements des provinces moins favorisées, d'une part, par un potentiel fiscal plus restreint et, d'autre part, par des besoins plus importants, notamment au titre de l'aide sociale et du soutien du revenu et de l'emploi. Pour les provinces moins favorisées, le programme de péréquation constitue donc un complément essentiel à leur régime d'imposition. C'est bien ainsi qu'il faut interpréter le rôle de la péréquation dans le financement de la fédération canadienne: un transfert financier du gouvernement fédéral aux provinces plus démunies afin de compenser, compte tenu de leur potentiel fiscal et de leurs besoins, le rendement insuffisant de leur régime d'imposition.

### La formule actuelle de péréquation

Présentement, les droits de péréquation sont calculés selon une formule qui n'est plus appropriée et qui a obligé le gouvernement fédéral à adopter plusieurs mesures d'exception en vue de limiter les coûts associés à la péréquation. Un document de travail, publié par le ministère des Finances du Québec à l'occasion du renouvellement des arrangements fiscaux fédéraux-provinciaux, explique le fonctionnement de la formule actuelle et illustre, à l'aide d'exemples, sa dynamique interne (1). La formule actuelle de péréquation fait appel à trois paramètres:

- la population de chacune des provinces;
- l'assiette fiscale de chacune des provinces à l'égard de chacune des vingt-huit sources de revenus;
- l'ensemble des revenus tirés par l'ensemble des provinces à l'égard de chacune des vingt-huit sources de revenus.

Les principales lacunes de cette formule sont les suivantes:

- l'estimation de la population ne tient pas compte du sous-dénombrement de la population lors des recensements, ce qui prive le Québec de transferts fédéraux importants car le taux de sous-dénombrement de la population est plus élevé au Québec;
- l'utilisation de la population, comme indicateur unique des besoins relatifs de chacune des provinces, ne reflète pas les besoins découlant des particularités de chacune des provinces sur les plans géographique, démographique, culturel, social et économique;

---

(1) "La nature et l'évolution des transferts du gouvernement du Canada au gouvernement du Québec: 1972-77 et 1977-82", ministère des Finances du Québec, octobre 1981.

- les assiettes fiscales relatives aux revenus provenant de la tarification des biens et services publics, d'impôts fonciers et de sources diverses de même qu'aux revenus tirés des ressources naturelles sont souvent arbitraires et généralement déficientes;
- l'univers des revenus assujettis à la péréquation est incomplet: les revenus municipaux ne sont pas inclus, la moitié seulement des revenus provenant de ressources non renouvelables est prise en compte et les revenus provenant des cessions de concessions pétrolières et gazières sont maintenant exclus en vertu d'une modification apportée à la loi fédérale au cours de la période des présents arrangements;
- la formule actuelle est assortie de deux dispositions arbitraires: la valeur des droits de péréquation attribuables aux revenus tirés des ressources naturelles est limitée à un tiers des droits totaux et l'Ontario est exclue des provinces bénéficiaires par une mesure d'exception introduite au cours de la période des présents arrangements.

#### La formule proposée par le gouvernement du Canada

A l'occasion du budget du 12 novembre 1981, le ministre fédéral des Finances propose des changements importants à la formule de péréquation (1):

- la norme canadienne est remplacée par la norme ontarienne ce qui permet d'esquiver le problème de l'admissibilité de l'Ontario à la péréquation en la rendant de facto inéligible;
- l'ensemble des revenus provenant des ressources naturelles est inclus mais, en vertu de la norme ontarienne, cette inclusion ne résulte pas en une amélioration de la mesure de la capacité fiscale à l'égard de ces revenus, mais plutôt en la négation de l'existence de ces revenus, puisque la capacité fiscale de l'Ontario à l'égard de ces revenus est à toute fin pratique nulle; ce type de distorsion dans la mesure de la capacité fiscale qui découle de l'utilisation de la norme ontarienne existe aussi, à divers degrés, pour les autres sources de revenus;
- les revenus fiscaux municipaux sont dorénavant assujettis à la péréquation mais les revenus non fiscaux demeurent exclus;
- la nouvelle formule de péréquation est assortie d'un mécanisme de plafonnement qui a pour effet de nier la relation fondamentale qui doit exister entre la péréquation et l'ensemble des revenus provinciaux et locaux.

#### Les critères d'évaluation d'une formule de péréquation

La complexité du fédéralisme fiscal canadien et l'ampleur des disparités régionales rendent difficile l'élaboration d'une formule de péréquation vraiment adéquate. La recherche d'une telle formule de péréquation doit être axée sur la raison d'être première de la péréquation, c'est-à-dire, un complément essentiel au régime d'imposition des provinces les moins favorisées, et répondre aux critères suivants:

- une relation directe entre les droits de péréquation et le rendement du régime d'imposition de chacune des provinces par rapport au rendement moyen canadien;
- une évaluation adéquate des besoins relatifs de chacune des provinces;

(1) "Les arrangements fiscaux dans les années quatre-vingt. Propositions du gouvernement du Canada" ministère des Finances du Canada, 12 novembre 1981, p. 38.



- une évaluation adéquate de la capacité fiscale relative de chacune des provinces;
- un degré satisfaisant de neutralité face aux interventions gouvernementales;
- un degré de stabilité inhérent suffisant pour assurer la planification des politiques fiscales et financières des gouvernements;
- une dynamique plus compatible avec la responsabilité des provinces bénéficiaires à l'égard du développement économique et régional;
- un traitement approprié et juste des revenus provenant des ressources naturelles, compte tenu des implications qu'entraîne le droit de propriété des provinces sur leurs ressources naturelles;
- l'absence de disposition arbitraire ou de paramètre fixé a priori.

#### La formule proposée par le gouvernement du Québec

A l'occasion des présents pourparlers entourant le renouvellement des arrangements fiscaux, le gouvernement du Québec a mis de l'avant une nouvelle formule de péréquation qui offre des améliorations importantes sur plusieurs aspects et rencontre d'assez près les exigences d'une formule de péréquation adéquate. Cette formule est expliquée en détail dans un document de travail publié par le ministère des Finances du Québec (1). Cette nouvelle approche permet de constater que:

- le niveau des paiements de péréquation est directement relié aux revenus provinciaux et locaux et au potentiel fiscal relatif des provinces, ce qui reflète la raison d'être de la péréquation fiscale, un complément essentiel au régime d'imposition des provinces;
- la population corrigée du sous-dénombrement, pour des raisons de simplicité et d'objectivité, est retenue comme la mesure la plus adéquate permettant de refléter les besoins relatifs de dépenses des provinces.
- la mesure de la capacité fiscale relative des provinces est améliorée par des aménagements autant de nature conceptuelle que quantitative;
- la neutralité est assurée par l'inclusion de tous les revenus des gouvernements provinciaux et locaux, incluant, tous les revenus provenant des ressources naturelles et tous les revenus municipaux autonomes, y compris leurs revenus non fiscaux;
- la stabilité du niveau des droits de péréquation est assurée de deux façons, 1- les déficiences fiscales sont déterminées selon une moyenne observée sur trois ans et, 2- la norme retenue est la norme canadienne une base nécessairement plus adéquate, plus équitable et plus stable que la norme ontarienne;
- les propriétés dynamiques souhaitées sont assurées par le calcul des déficiences sur une moyenne observée sur trois ans qui entraîne une application plus graduelle de la ponction financière résultant d'une amélioration de la situation économique d'une province bénéficiaire, rendant ainsi la formule de péréquation plus compatible avec les objectifs de développement économique et régional.

(1) "La péréquation fiscale: complément essentiel au régime d'imposition des provinces", ministère des Finances du Québec, janvier 1982.

- les revenus tirés des ressources naturelles font l'objet d'un traitement nouveau et élaboré de manière à éviter au gouvernement fédéral des coûts prohibitifs tout en assurant aux résidents des provinces bénéficiaires de la péréquation un traitement équitable et tout en reconnaissant aux résidents des provinces riches en ressources l'avantage net additionnel qui découle du droit de propriété des provinces sur leurs ressources naturelles.
- la formule n'exclut a priori aucune province et n'a pas recours à des disposition arbitraire ou à des paramètre fixé a priori qui réduisent la qualité de la relation fondamentale entre le niveau des droits et le rendement des régimes d'imposition des provinces.

#### L'insuffisance du potentiel fiscal des provinces moins favorisées subsistant malgré la péréquation fiscale

Le programme de péréquation fiscale, même amélioré, demeure un complément imparfait au régime d'imposition de provinces. En effet, toutes les formules de péréquation mises de l'avant à ce jour ont en commun une faille majeure: les besoins relatifs des provinces ne sont pas correctement évalués mais plutôt basés sur l'hypothèse qu'ils sont proportionnels à la population. Certains programmes de transferts fédéraux aux provinces tels le régime canadien d'assistance publique, le programme de bilinguisme en éducation et les programmes de développement régional permettent de prendre en compte, dans une certaine mesure, les écarts dans les besoins en services publics des différentes provinces et d'amoindrir d'autant les écarts interprovinciaux de fardeau fiscal.

Toutefois, l'importance relative de ce type de programmes, en termes de couverture des besoins additionnels en services publics des provinces moins favorisées, et leur faible impact redistributif, combiné à leur caractère conditionnel, ne permettent pas de compenser les déficiences de la péréquation à cet égard et d'assurer ainsi aux contribuables de toutes les provinces un niveau de services publics comparable avec un certain équilibre interprovincial de l'effort fiscal. La véritable solution repose donc sur une meilleure évaluation des besoins des provinces aux fins de la péréquation. C'est pourquoi, le gouvernement du Québec, reconnaissant que cet aspect de la question est complexe et ne pourra être solutionné avant plusieurs années, souscrit à la proposition fédérale (1) concernant l'étude des différentes possibilités devant conduire éventuellement à la prise en compte des besoins de dépenses des provinces. A cet égard, deux approches peuvent être envisagées: celle préconisée par le gouvernement du Canada qui est axée sur une mesure directe et explicite des besoins relatifs de dépenses des provinces et celle préconisée par le gouvernement du Québec qui est axée sur une mesure indirecte, soit l'utilisation d'un indice d'effort fiscal qui refléterait les besoins relatifs de dépenses des provinces.

#### 2. Les transferts financiers du gouvernement fédéral

Pour assurer le financement des services publics provinciaux et locaux, les gouvernements utilisent les divers champs d'imposition auxquels ils ont accès et le niveau global d'utilisation dépend de l'importance et du coût de ces services. Les provinces moins favorisées ont également accès, en plus des revenus provenant de leur propre régime d'imposition, à la péréquation. De plus, les provinces bénéficient de transferts financiers au titre de programmes qui visent, soit à combler en partie l'insuffisance de potentiel fiscal subsistant malgré la péréquation fiscale, soit à concrétiser la présence fédérale dans certains champs de compétences.

En effet, bien qu'un réaménagement de la fiscalité intergouvernementale combiné à une péréquation adéquate aurait permis de corriger les problèmes

(1) "Les arrangements fiscaux dans les années quatre-vingt - Propositions du Gouvernement du Canada", ministère des Finances du Canada, 12 novembre 1981, pages 39 et 40.



de déséquilibre fiscal résultant des disparités régionales et permis aux gouvernements provinciaux d'assumer leurs responsabilités dans des domaines relevant de leur juridiction, cette avenue n'a jamais été retenue par le gouvernement fédéral car, de son point de vue, elle ne représentait pas une garantie formelle que les provinces procéderaient à l'aménagement de services de santé, d'enseignement post-secondaire et de bien-être. Pour s'assurer que ces services soient dispensés uniformément à travers le pays, même si ces services relèvent de la compétence des provinces, le gouvernement fédéral s'est cru justifié d'utiliser son pouvoir de dépenser.

### Analyse de la situation actuelle

Historiquement, la contribution financière du gouvernement fédéral était versée dans le cadre de programmes à frais partagés où les gouvernements fédéral et provinciaux se partageaient les coûts. En retour de cette contribution financière fédérale, les provinces acceptaient de se conformer à certaines normes. En 1977, les discussions sur les arrangements fiscaux conduisent à un nouveau mode de financement pour les programmes établis, soit les programmes d'assurance-hospitalisation, d'assurance-maladie et d'enseignement post-secondaire. La contribution fédérale n'est plus reliée aux coûts encourus par les provinces mais calculée selon une formule complexe où la valeur d'un certain nombre de points d'impôt est déduite de la contribution fédérale autrement payable. Les formules de transfert retenues de même que leur caractère temporaire, instable et arbitraire expliquent la croissance anémique des transferts fédéraux au cours des présents arrangements quinquennaux par rapport aux précédents arrangements quinquennaux. La nature même des présents arrangements fiscaux, où l'accent est mis sur les transferts financiers plutôt que sur un meilleur partage fiscal entre les deux ordres de gouvernement, est devenue une source d'instabilité dans les finances publiques québécoises et une source de conflits dans les relations intergouvernementales. En effet, les transferts fédéraux étant régis pour l'essentiel par une législation strictement fédérale, le gouvernement fédéral peut y apporter les modifications qu'il souhaite au moment qu'il juge opportun ou encore lui donner les interprétations qui, d'une façon générale, ont pour effet de trancher les litiges en sa faveur, d'où le contentieux financier Québec-Ottawa.

Le principal élément de ce contentieux a trait au phénomène du sous-dénombrement dans l'estimation de la population des provinces. Le Québec est de loin la province la plus touchée à cet égard, le manque à gagner du gouvernement du Québec s'élevant à 540 millions de \$ pour la période 1977-82, soit 80% du total de l'ensemble des provinces. Le contentieux Québec-Ottawa comprend également (1): la décision du gouvernement fédéral d'exclure des revenus assujettis à la péréquation les revenus provenant de la vente de concessions pétrolières et gazières; le plafonnement de la contribution financière fédérale au titre du bilinguisme en éducation; la surestimation de l'abattement spécial du Québec; la contribution fédérale à titre d'employeur à l'assurance-maladie pour la période à l'égard de laquelle elle n'a pas encore été payée. Pour la période 1977-82, l'ensemble des éléments du contentieux se traduit pour le Québec par un manque à gagner de 1,2 milliard de \$ par rapport à un manque à gagner pour l'ensemble des provinces de 1,7 milliard de \$, la part québécoise représentant quelque 73% des pertes totales.

(1) pour plus d'informations, voir "La nature et l'évolution des transferts...", op. cit., p. 17.

Enfin, un autre document rendu public par le ministère des Finances du Québec (1) illustre un élément additionnel essentiel à la compréhension de la situation actuelle. Les mécanismes d'ajustements automatiques de la structure fiscale, tant fédérale que provinciale, les arrangements fiscaux et le partage des responsabilités en matière d'assurance-chômage et d'aide sociale sont tels qu'ils ne permettent aux gouvernements des provinces qu'une récupération modeste des dépenses engagées au titre du développement. En conséquence, les efforts pour améliorer le potentiel fiscal du Québec profitent surtout au gouvernement fédéral et résultent en une légère augmentation des ressources totales du gouvernement du Québec. Cette faible rentabilité financière des efforts consentis au cours des dernières années, associée à un effort fiscal déjà largement supérieur à celui des autres provinces et à un ralentissement de la croissance des transferts fédéraux, exerce aujourd'hui des contraintes sérieuses sur les ressources dont le gouvernement du Québec dispose à court terme pour le développement du potentiel productif de l'économie et la poursuite de ses politiques. Loin d'améliorer la situation, la volonté du gouvernement fédéral de réduire ses dépenses au titre des transferts aux provinces vient accentuer une situation économique et financière déjà difficile et empêcher les gouvernements des provinces, particulièrement ceux des provinces moins favorisées où le taux de chômage est très élevé, de soutenir l'emploi et de prévenir par leur intervention une dégradation de la situation.

#### Incidences financières du budget fédéral du 12 novembre 1981

Le gouvernement fédéral rendait publiques, à l'occasion du dernier budget fédéral, ses propositions concernant les arrangements fiscaux 1982-87. Au total, les propositions contenues dans le budget fédéral se traduisent par des réductions dans les dépenses fédérales au titre des transferts aux provinces de 1,6 milliard de \$ en 1982-83, dont 675 millions de \$ pour le Québec.

Le ministre fédéral des Finances avait, dès le budget du 28 octobre 1980, manifesté son intention de réduire les transferts aux provinces en indiquant qu'il comptait "~~réaliser des économies importantes à ce chapitre~~" (2). Interrogé sur ce sujet à la Chambre des communes, le ministre fédéral des Finances déclarait le 25 février 1981: "... pour les deux exercices financiers 1982-83 et 1983-84 nous prévoyons économiser 1,5 milliard de \$ sur les paiements de transferts aux provinces" (3). En fait, l'objectif connu du gouvernement fédéral était de réduire ses dépenses au titre des transferts aux provinces de 500 millions de \$ en 1982-83 et de 1 milliard de \$ par année par la suite alors que les propositions contenues dans le budget fédéral du 12 novembre 1981 impliquent une réduction trois fois plus importante que prévue pour l'année financière 1982-83.

Ainsi, les taux d'accroissement des dépenses du gouvernement fédéral en 1982-83 au titre des transferts aux provinces pour la péréquation et la contribution fédérale aux programmes établis et au titre des autres dépenses s'établissaient ainsi:

#### GOVERNEMENT DU CANADA

##### Taux d'accroissement des dépenses budgétaires 1982-83

Transferts aux provinces: péréquation et programmes établis	0%
Autres dépenses	13,6%
Total des dépenses	11,5%

(1) "La dynamique des finances publiques du Québec"

Ministère des Finances du Québec, octobre 1981.

(2) "Le budget", ministère des Finances du Canada, 28 octobre 1980, p. 14.

(3) "Débats de la Chambre des communes - Compte rendu officiel", le mercredi 25 février 1981, p. 7655.



L'idée même de réduire de quelque façon les transferts aux provinces est inacceptable puisqu'en fait, une telle réduction équivaut au transfert d'une partie du déficit du gouvernement fédéral vers les gouvernements des provinces. Or, l'augmentation importante du déficit du gouvernement fédéral au cours des dernières années ne résulte pas de l'augmentation de ses dépenses au titre des transferts aux provinces. Ce diagnostic a été corroboré par le Conseil économique du Canada qui, dans son rapport sur le financement de la Confédération, attribue plutôt l'augmentation du déficit fédéral à une diminution relative des recettes du gouvernement fédéral, laquelle reflète pour une large part l'incidence sur les recettes fédérales de la détérioration de la situation économique.

D'ailleurs, le Conseil économique du Canada tire la conclusion suivante de son analyse: "nous n'avons trouvé aucune corrélation probante entre les augmentations du déficit fédéral de 1975 à 1980 et les transferts aux provinces" (1).

Dans le domaine des relations fédérales-provinciales, le gouvernement du Québec a toujours revendiqué des réformes qui vont dans le sens d'une meilleure reconnaissance du principe de la responsabilité fiscale des provinces. Ce principe qui veut que le gouvernement qui dépense soit celui qui taxe ne semble pas partagé par le gouvernement fédéral qui n'a consenti au gouvernement du Québec aucun espace fiscal additionnel depuis quinze ans et qui verse des transferts représentant actuellement le quart des revenus budgétaires du gouvernement du Québec. En effet, pourquoi le gouvernement du Québec devrait-il dépendre de transferts fédéraux pour le financement d'une partie aussi importante de ses dépenses dans des domaines tels que la santé, l'éducation ou le bien-être, surtout que ces transferts sont versés en vertu d'une loi temporaire qui peut être modifiée à tout moment selon les priorités du gouvernement fédéral?

En conséquence, le Québec maintient sa position traditionnelle à l'effet que les programmes établis sont de juridiction provinciale et que le gouvernement fédéral devrait s'en retirer avec pleine compensation fiscale. Par ailleurs, il maintient aussi sa position traditionnelle à l'effet qu'un programme de péréquation fiscale adéquat constitue un élément essentiel du régime fédéral canadien parce que toute lacune ou mesquinerie à l'égard de ce programme implique pour les contribuables des provinces moins favorisées le risque d'être moins bien traités dans un régime fédéral que dans un régime où un seul gouvernement lève des impôts.

### **3. Les préférences fiscales du gouvernement fédéral: un autre mécanisme de redistribution**

Le programme fédéral de péréquation étant un complément important au régime d'imposition des provinces, il devrait normalement atténuer les écarts de fardeau fiscal entre les provinces à faible potentiel et celles à fort potentiel fiscal et par le fait même les disparités régionales. La redistribution de la richesse entre les provinces peut donc être atteinte par l'entremise de la péréquation mais également par la fiscalité dans la mesure où les contribuables montrent en moyenne des caractéristiques différentes d'une province à l'autre. C'est pourquoi les préférences fiscales du régime d'imposition fédéral, soit les décisions du gouvernement fédéral relatives au choix des champs d'imposition utilisés et aux privilèges accordés, constituent un élément déterminant du fardeau fiscal relatif des contribuables des différentes provinces et un instrument majeur de la politique fédérale concernant le financement de la fédération canadienne. Il est plutôt curieux de constater que ces deux outils que sont le régime d'imposition fédéral et la péréquation sont utilisés de façon telle que les effets bénéfiques de la péréquation se trouvent partiellement annulés par l'impact des préférences du régime d'imposition fédéral sur la répartition du fardeau fiscal entre les contribuables des différentes provinces (2).

(1) "Le financement de la Confédération", Conseil économique du Canada, 5 janvier 1982, p. 23.

(2) voir à cet égard: "Les préférences fiscales du régime d'imposition au Canada", ministère des Finances du Québec, octobre 1981.

Un premier type de préférences fiscales a trait au choix des champs d'imposition. Les champs de taxation sur les carburants, les tabacs et les boissons alcooliques sont occupés fortement par les deux ordres de gouvernement. Cependant, compte tenu des responsabilités provinciales au titre de la construction et de l'entretien du réseau routier et des soins médicaux relatifs aux maladies causées par le tabagisme et l'alcoolisme, la présence si marquée du gouvernement fédéral est inappropriée. À l'inverse, le gouvernement fédéral est totalement absent des champs d'imposition concernant l'accumulation de richesse: legs, donations, impôts sur les fortunes.

Le deuxième type important de préférences fiscales concerne les exemptions et déductions permises dans le calcul de l'impôt sur le revenu des particuliers. Ces privilèges ou allègements fiscaux favorisent principalement les contribuables ayant des revenus supérieurs à la moyenne. Plusieurs mesures favorisent ainsi l'épargne: les déductions relatives aux contributions aux régimes de retraite et au logement; la déduction du premier 1 000 \$ de revenus d'intérêts, de dividendes et de gains en capital; la majoration et le crédit de dividendes et l'exonération de la moitié des gains en capital. D'autres mesures favorisent les propriétaires occupants: l'exonération de la totalité des gains en capital réalisés sur la vente de la résidence principale; l'exonération des revenus implicites de l'équité foncière des propriétaires occupants.

Les choix qu'exerce le gouvernement fédéral quant à l'utilisation plus ou moins prononcée des champs de taxation montrent donc une préférence marquée pour la non imposition de la richesse et le recours à des champs de taxation n'ayant aucun lien avec la capacité de payer des contribuables et les responsabilités fédérales, telles les taxes sur les tabacs et sur les boissons alcooliques.

Plus de la moitié des coûts des préférences fiscales à l'impôt sur le revenu des particuliers est reliée au traitement préférentiel accordé au revenu provenant de la richesse ou de l'épargne. Les contribuables québécois possédant le patrimoine moyen le plus faible, à peine supérieur à la moitié de celui observé ailleurs au Canada, profitent beaucoup moins de ces avantages fiscaux. En conséquence, si l'impôt sur le revenu des particuliers sans préférence fiscale est une bonne mesure de la capacité de payer, les contribuables québécois supportent un fardeau fiscal plus élevé que partout ailleurs au Canada au titre de l'impôt fédéral sur le revenu des particuliers. Cette surtaxe s'élevait à 380 millions de \$ en 1980, soit plus que ce que le gouvernement du Québec n'a reçu en péréquation à l'égard de cette même source de revenus pour la même année.

Compte tenu de la politique fédérale de favoriser une meilleure redistribution des revenus et des richesses entre les provinces, l'impact des préférences fiscales fédérales est incompatible avec les interventions au niveau de la péréquation puisque, pour les contribuables québécois, les effets d'une politique sont, en partie, annulés par l'autre.

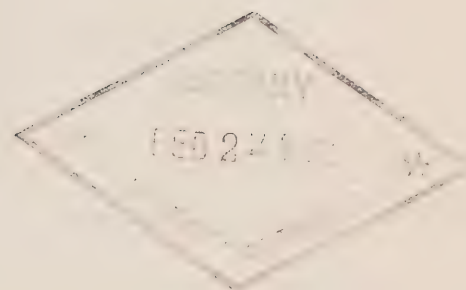


# FIRST MINISTERS CONFERENCE ON THE ECONOMY

Ottawa, february 1982



Gouvernement  
du Québec



## **Regional Development**

---

*Background paper*



## TRANSLATION

### REGIONAL DEVELOPMENT

#### Background Paper

Here is another so-called economic theme that gives the federal government an opportunity to gradually instill its centralist and unitary view of this country. The most basic principles and historically the most immutable rules of this Canadian federalism, founded on the recognition of the two founding peoples and on a balance between two orders of government, each totally sovereign in their fields of jurisdiction, have once again been held up to ridicule and, this time, with a certain dose of contempt.

In the area of regional development, the concept has evolved in Ottawa. But at each moment in this evolution can be seen the same perspective of negating the provincial governments or reducing them to simple federal agencies.

- Not so long ago, the federal government spoke of five economic regions in Canada based on the technocratic pan-Canadian vision of homogeneity of structure or of products. These Canadian regions were, as if by chance in certain cases, the territory of governments that had their own powers. But in the eyes of the federal government, these States of the federation were merely regions. The federal government took the presumptuousness of this perspective of negating provincial governments even further when it amused itself by lumping three or four provinces into the same region.

- More recently, progress was made: the federal government seemed to be ready to recognize that the ten provinces form as many regions. Consequently, certain provinces which existed only as thirds or as quarters in the former conception of the regions now have the status of full-fledged regions. But they are still only regions.
  
- In Québec, the federal government has recently gone a little bit further. I do not know if it is standard practice in your "regions", but in ours, the federal government, through DREE, got the idea of offering money directly to local and regional economic agents and to municipal authorities. After all, since Canada is a unitary country and the provincial governments simple branches of the federal government, it is only natural, especially since last November 4, not to take into account the basic rules of federalism.
  
- This "short-circuiting" of Québec, or this administrative supervision by the federal government, whatever you wish to call it, will never be tolerated by Québec. If, in this aging regime, Ottawa has lost sight of the fundamental principles of the federalism of yesteryear, certainly not very attractive, but at least based on a certain respect for the two orders of government, and if the foundation for cooperative or viable federalism which led to a general agreement in 1974 and to a series of subsidiary agreements is completely non-existent among our federal friends, then Québec has only one option: to demand amounts that it is entitled to for this purpose in the form of fiscal transfers or unconditional financial transfers.

Although the federal government has a responsibility to distribute wealth more evenly between the provincial governments,



it has no responsibility in the area of regional development, especially when it comes to developing regions within Québec.

And if, today during this conference on the economy, we are discussing development of the regions, Québec has not forgotten that these regions must be sustained and supported not only economically, but socially, culturally and in other ways as well. When the federal government addresses local and regional authorities behind the back of the gouvernement du Québec it is attacking Québec's legitimacy and social, cultural and political integrity. Québec will never tolerate such an intrusion.

January 28, 1982



TRANSLATION

REGIONAL DEVELOPMENT

ADDITIONAL NOTES

Québec has always opposed direct federal intervention at the local and regional levels and unilateral implementation of federal programs in Québec regions.

But the gouvernement du Québec has always been favourable to formulas for cooperation that permit the two orders of government to coordinate their efforts in the interests of efficiency.

Although it does not contest the federal government's responsibility for fighting disparities and assuring a more uniform distribution of wealth and development among the major regions of the country, Québec is of the opinion that:

- the provincial governments should have primary responsibility for developing the regions within their respective territories;
- the federal government should provide the provinces with financial support for this purpose;
- the federal government departments should, in the course of their daily activities, support the provinces and take their priorities into account.

Québec believes that many confrontations with federal authorities stem from the ambiguity perpetuated by the federal government concerning its definition of the terms "regional development" and "region". By deliberately not making clear-cut distinctions between Canada's major regions,

the provincial territories and the regions within the provinces, the federal government is attempting to justify its direct intervention in all sectors, everywhere in Canada while disregarding provincial jurisdictions.

Québec's position is that regional development must be Québec's responsibility, since its principal objective is to develop regions within its territory.

The federal strategy in this matter is a source of tension between the two orders of government. Indeed, it appears that the recently announced reorganization of the federal departments with economic missions confirms the orientations of the former Department of Regional Economic Expansion, orientations which aimed at enabling the federal government to take the place of the provinces in the area of regional development.

The announced reorganization clearly indicates the federal government's determination to intervene directly and unilaterally in regional economic development everywhere in Canada. This means that the new Ministry of State for Economic and Regional Development will have to open regional offices in each province for the purpose of preparing development policies for each region and explaining the federal policy to the regions. Nowhere, however, is there any acknowledgement of the overriding responsibility of the provinces, or of their regional development priorities; these seem to have been reduced to the role of simple economic agents for the new Ministry's offices to consult when they need to.



Québec wants to see genuine collaboration that will take its priorities into account. It cannot be content with a vague promise of consultation, especially since the federal government does not even take into account the recommendations of agencies that it has itself set up.

The federal government's avowed intention of direct regional and local intervention in each province carries with it an obvious risk of duplicating services, and will inevitably lead to a waste of public funds which could be much better used for provincial economic development programs.

In view of the former DREE's lack of success in fighting regional disparities, Québec does not agree with the federal government's attempt to obtain supreme authority to devise and implement development strategies for each region in province. This responsibility lies with the provinces, which already have the instruments necessary to perceive the needs and priorities of each of their regions and are much better able to identify the different development parameters.

By extending its political and administrative tentacles in this manner, the federal government is compromising provincial development plans, as regards programs and budgets, and, in addition to creating a costly and useless overlapping of regional intervention structures, is negating the development priorities established by the provinces.

The federal government's desire to intervene directly in the regions within each province seems to reflect political aims rather than a desire to promote coherent development in keeping with provincial priorities. It also seems to be part of the federal government's current offensive to establish, in a unilateral and partisan manner, a new division of responsibilities within the Canadian federation.

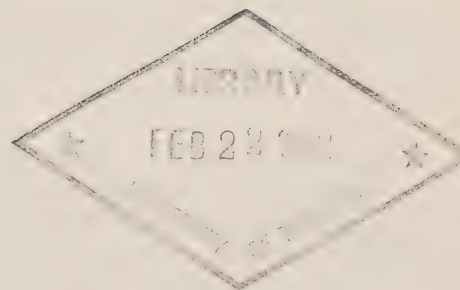


CONFÉRENCE DES  
PREMIERS MINISTRES  
SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec



**Développement régional**

---

*Document d'appui*





## DEVELOPPEMENT REGIONAL

### Document d'appui

Voilà un autre thème soi-disant économique qui est l'occasion pour le Fédéral d'insuffler à petite dose sa vision centralisatrice et unitaire de ce pays. Les principes les plus élémentaires et les règles historiquement les plus immuables de ce fédéralisme canadien, fondés sur la reconnaissance des deux peuples fondateurs et sur un équilibre entre deux ordres de gouvernement totalement souverains chacun dans leurs sphères de compétence se trouvent ici encore bafoués avec en plus, cette fois, une certaine dose de mépris.

Dans le domaine du développement régional, le concept a évolué à Ottawa. Mais à chaque moment de cette évolution, on retrouve une même perspective de négation des gouvernements des provinces ou de réduction à de simples agences fédérales.

- Or, il n'y a pas si longtemps, l'on parlait de cinq régions économiques au Canada en s'inspirant de la vision technocratique pan-canadienne en quête d'homogénéité structurelle ou de produits. Ces régions "canadiennes" étaient, comme par hasard dans certains cas, le territoire de gouvernements responsables dotés de pouvoirs propres. Mais pour les Fédéraux, ces Etats de la Fédération étaient réduits à des régions. L'outrecuidance dans cette perspective de négation des gouvernements des provinces allait encore plus loin lorsqu'on s'amusait à mettre dans une même région trois ou quatre provinces.
- Plus récemment, il y a eu progrès: on semble prêt à reconnaître au Fédéral que les dix provinces sont autant des régions. Par conséquent, certaines provinces qui n'existaient qu'au tiers ou au quart dans l'ancienne conception des régions, occupent désormais un statut de région plein et entier. Mais il ne s'agit encore que de régions.
- Au Québec, ces derniers temps, on est allé un peu plus loin. Je ne sais s'il s'agit de pratiques courantes dans vos "régions" mais chez nous, le Fédéral via son ministère du MEER, s'était mis dans la tête d'aller proposer de l'argent directement aux agents économiques locaux et régionaux et aux instances municipales. Après tout, le Canada étant un pays unitaire et le gouvernement des provinces, de simples succursales d'Ottawa, il est un peu normal, surtout depuis le 4 novembre dernier, de ne pas tenir compte des règles de base du fédéralisme.
- Ce "court-circuitage" du Québec ou cette mise en tutelle du Fédéral, peu importe la manière que vous voulez l'appeler, ne sera jamais toléré chez nous. Si Ottawa, dans ce régime vieillissant, en a perdu ses principes de base d'un fédéralisme d'antan, certes peu reluisant, mais au moins fondé sur un certain respect des ordres gouvernementaux, si les bases du fédéralisme coopératif ou rentable qui a conduit à une entente-cadre en 1974 et à une série d'ententes auxiliaires est complètement évanoui chez nos amis Fédéraux, le Québec n'a qu'une position: réclamer les montants qui lui reviennent à cette fin sous forme de transferts fiscaux ou transferts financiers inconditionnels.

Bien que le Fédéral a une responsabilité à l'égard d'un meilleur partage de la richesse entre les gouvernements des provinces, il n'a aucune responsabilité en matière de développement régional, surtout lorsqu'il s'agit du développement des régions à l'intérieur du territoire québécois.

Et si, aujourd'hui, c'est dans le cadre d'une conférence économique que nous parlons du développement des régions, le Québec n'oublie pas que ses régions doivent être soutenues et appuyées non seulement au plan économique, mais également au plan social, culturel et autres. Lorsqu'on veut s'adresser, par-dessus la tête du gouvernement du Québec, aux instances locales et régionales au Québec, c'est à sa légitimité et à son intégrité sociale, culturelle et politique qu'on s'attaque, et jamais le Québec ne tolérera une pareille intrusion.

Le 28 janvier 1982

## DEVELOPPEMENT REGIONAL

### NOTE COMPLEMENTAIRE

Le Québec s'est toujours opposé à toute intervention fédérale directe auprès des instances locales et régionales et à la mise en oeuvre unilatérale de programmes fédéraux dans les régions québécoises.

En fait le gouvernement du Québec s'est toujours montré favorable à des mécanismes de concertation qui permettent aux deux ordres de gouvernement de coordonner leur action, dans un souci d'efficacité.

Sans contester la responsabilité fédérale de combattre les disparités et d'assurer un meilleur partage de la richesse et du développement entre les grandes régions du pays, le Québec estime en effet:

- que les gouvernements provinciaux devraient être les premiers responsables du développement de régions à l'intérieur de leur territoire respectif;
- que le gouvernement fédéral devrait à cette fin appuyer financièrement les provinces;
- que les ministères fédéraux devraient, dans leurs actions quotidiennes, appuyer les provinces et tenir compte de leurs priorités.

Pour le Québec, une grande partie des affrontements avec le Fédéral proviennent de l'ambiguïté entretenue par le gouvernement fédéral autour des notions de développement régional et de régions. En confondant délibérément les grandes régions du Canada, le territoire des provinces et les régions à l'intérieur des provinces, le Fédéral tente de se justifier d'intervenir directement, partout au Canada et dans tous les domaines, sans se soucier des compétences provinciales.

Pour le Québec, le développement régional doit d'abord relever de sa responsabilité parce qu'il a pour objet principal le développement des régions à l'intérieur de son territoire.

Dans cette perspective, la stratégie fédérale en cette matière est la source de tensions entre les deux ordres de gouvernement. Il apparaît en effet que la réorganisation des ministères fédéraux à vocation économique, annoncée récemment, confirme les orientations de l'ex-ministère de l'Expansion économique régionale qui visaient à permettre au Fédéral de se substituer aux provinces en matière de développement régional.

La réorganisation annoncée indique clairement la volonté fédérale d'intervenir directement et de façon unilatérale dans le développement économique régional partout au Canada. Ainsi, le nouveau Département d'Etat au développement économique et régional doit se doter, dans chaque province, de bureaux régionaux chargés d'élaborer des politiques de développement pour chaque région et d'expliquer la politique fédérale aux régions. Nulle part cependant, on ne se préoccupe de la responsabilité prépondérante des provinces ni de leurs priorités en matière de développement régional; celles-ci semblent réduites au rôle de simples agents économiques que les bureaux pourront consulter au besoin.

Le Québec souhaite une véritable concertation qui tienne compte de ses priorités. Il ne peut donc se satisfaire d'une vague promesse de consultation alors que le gouvernement fédéral ne se préoccupe même pas des recommandations des organismes qu'il a lui-même constitués.



L'intention avouée du Fédéral d'intervenir directement auprès des instances locales et régionales dans chaque province constitue un risque évident de duplication de services et conduira inévitablement à un gaspillage de fonds publics, qui pourraient être beaucoup mieux utilisés à l'intérieur des programmes provinciaux de développement économique.

Compte tenu du peu de succès de l'ex-MEER dans la lutte aux disparités régionales, le Québec n'est pas d'accord lorsque le Fédéral vise à obtenir l'autorité ultime de mettre au point et d'articuler les stratégies de développement pour chaque région d'une province. Cette responsabilité appartient aux provinces qui possèdent déjà les instruments nécessaires pour percevoir les besoins et les priorités de chacune de leur région et peuvent beaucoup mieux identifier les différents paramètres de développement.

En étendant ainsi ses tentacules politiques et administratives, le Fédéral compromet les plans provinciaux de développement, tant au niveau des programmes que des budgets, et il rend futiles les priorités de développement établies par les provinces, en plus de créer un chevauchement coûteux et inutile des structures d'intervention régionale.

La volonté du Fédéral d'intervenir directement dans les régions à l'intérieur de chaque province semble traduire davantage la recherche d'un intérêt politique que la promotion de programmes de développement cohérents et respectueux des priorités des provinces. Cette démarche semble s'inscrire dans le cadre de l'offensive actuelle du gouvernement fédéral pour établir unilatéralement et en sa faveur un nouveau partage des responsabilités au sein de la fédération canadienne.



JA1  
Z2  
C52

# FIRST MINISTERS CONFERENCE ON THE ECONOMY

Ottawa, february 1982



Gouvernement  
du Québec



## Human Resources

---

*Background paper*



Manpower Policies and the Labour Market

In the present context of economic difficulties, it seems evident that government energies should be directed towards developing coherent manpower policies to ensure able workers employment, to facilitate their retraining and assist them in adapting to technological changes arising from the constant evolution of the industrial world.

It is interesting, within the context of Canadian federalism as it now exists, to take stock of the labour situation as it is affected by federal-provincial relations.

The position which the federal government intends to take is indicated quite clearly by two recently-published federal reports dealing with labour market developments (the Dodge report) and unemployment insurance (the Gershberg Report), as well as by at least two federal-provincial conferences on labour and statements made by the federal Minister of Employment and Immigration.

Job Creation

In the federal government's proposal for alleviating the unemployment problem, it is considered essential that the following measures be put into effect:

- a community-based and long-term approach to economic development in regions affected by chronic high unemployment, through the establishment of local economic expansion corporations (LEEC), sustained by a Canadian economic expansion corporation (CEEC);

- making use of direct subsidies related to job creation to encourage established firms to move to such locations;
- making less use of customs tariffs, quotas and other indirect incentives to job creation.

Since coordination between the different federal departments concerned is conspicuously lacking, it is difficult for Québec to believe that these new proposals will work. The federal government's attempt to reorganize departments involved with the economy may be considered an admission on its part of the problem. Even then, the federal government is assuming that it will improve its participation by bypassing the provinces and intervening directly in regional matters. In the meantime however, this lack of coordination between the main federal bodies concerned has resulted in Québec's being frequently penalized when economic decisions directly affecting employment are made.

In the case of the Volkswagen matter, for example, from which Ontario benefited, Québec suffered a loss of \$100 million in investments and over 700 job opportunities, as well as spread effects which, in Ontario, will mean that other automotive parts plants will be set up, generating more than 2 000 jobs. Furthermore, if the federal Department of Employment and Immigration establishes an aeronautics training centre in Winnipeg as planned, Québec will have lost another \$40 million. There is no justification for this decision, since 50% of aeronautic activities are already established in Québec, generating 45% of the jobs in this sector. The well-known F-18 matter provides another example: Ontario received the lion's share, since it produces the airplane's structural components.



It is therefore doubtful that the federal government will really be able to respond to the needs of Québec workers through these new bodies. What is clear, at least, is that it wants its influence to be felt throughout Québec and to be identified as the sole provider of employment.

Furthermore, the newly created structures (LEEC, CEEC) can only play a superfluous role of little practical value, and which is unavoidably expensive and unsuited to the needs of Québec. This is another case of the federal government not wishing to recognize the structures promoted by Québec in this area and designed especially for its own economic development.

Québec has already identified and set its development priorities in "Challenges for Québec" (phase two of which should soon be made public) and has worked out its own tools and programs of activities. Some are for community-based and long-term development such as the pilot Creating Community Employment program and others, such as the Youth Labour Force Integration program and the Back to Work program are meant to assist groups with special needs. It is unacceptable that the federal government should propose measures which infringe on rights and duplicate already existing measures, especially at a time when Québec is experiencing economic difficulties and has identified job creation as a priority.

One of the most important measures, and one increasingly favoured by the federal government for adapting manpower to the labour market, concerns geographical mobility. Such a measure cannot represent a valid solution for Québec. It is a feature of Québec's special status that the mobility of Francophone workers outside Québec is considerably limited by social and cultural factors.

Consequently, Québec claims full responsibility for job creation programs and demands compensation for the funds devoted to this field by the federal government.

#### The Unemployment Insurance Program

Since its adoption in 1971, the new Unemployment Insurance Act has been amended by frequent legislation which has followed a steady trend towards stricter eligibility requirements, lower benefit rates and reduced federal participation in funding.

If the reform proposed in 1981 by the federal task force on unemployment insurance (the Gershberg Report) is implemented, the federal government's share in funding the program will be limited to 15%; in 1980 it was 22.5% and, in 1975, 53%. We are faced with this prospect at a time when Québec has an unemployment rate of nearly 12%, with over 350 000 unemployed.

The reform is characterized by stricter rules which will affect workers with little attachment to the labour market (casual and seasonal workers), who should have to work for longer periods and should receive benefits for shorter periods. It also advocates a new scheme for cost sharing between the government and the private sector, so that the government's contribution would be limited to a fixed amount, regardless of the economic situation. The reform also proposes that adoption be covered on the same grounds as maternity and that retirement benefits be abandoned.

Overall, the Gershberg reform will mean a reduction of nearly \$60 million in the disbursements made to Québec and an increase of \$65 million in the contributions paid by Québec, \$8 million of which are for the gouvernement du Québec in its

capacity as an employer. Reduced accessibility to the program will have repercussions on our social aid program; it is estimated that these repercussions will represent from \$24 million to \$30 million for the 1983-1984 fiscal year, or 5 000 additional households per month.

Ottawa's calculations were simple: reduce the unemployment insurance budget and Québec assumes the costs through its social aid program. In short, the reforms proposed for unemployment insurance would, above all, serve to keep federal finances afloat.

On September 14, 1981, the Minister of Labour, Manpower and Income Security, Pierre Marois, speaking for the Québec government, announced its position with respect to the proposed reform of the unemployment insurance program. Mr. Marois mentioned, among other things, that some of the federal proposals concerning unemployment insurance were acceptable to Québec, while others, such as stricter eligibility requirements, restructuring of the benefit period and stiffer penalties for those who leave their jobs voluntarily without valid grounds are more disadvantageous than advantageous for the Québec work force. Nonetheless, there can be no question of the federal government's maintaining these arrangements unless the amounts saved in Québec are entirely reinvested to benefit unemployed workers who are penalized by the reform, through Québec job creation programs.

#### Vocational Training

The report made by the task force on the labour market (the Dodge Report) proposed a general reduction in the funds paid out as unconditional transfer payments for post-secondary education; it also suggested that several changes be made in the vocational training program.



At the federal-provincial meetings of Finance Ministers, there have been indications that the federal government intends to make substantial reductions in the sums devoted to funding established programs, one of which is the post-secondary program.

It also appears that the federal government, as indicated in the Vancouver federal-provincial conference of January 11, intends not only to reduce the amount devoted to institutional training (about 10%), but also, by restructuring such programs, to exercise greater control over the funds earmarked for training programs. The provinces will have to follow a national model; that is, their training systems will have to be oriented towards "professions of national importance" if they do not wish to be too heavily penalized financially. Since every province's situation is different, it is possible that several of them will not be able or willing to follow a national model dictated by Ottawa. Furthermore, the federal government is creating a vocational adaptation and improvement fund to finance the establishment of facilities needed to ensure that training courses are offered in a more adequate manner. By creating this fund, the federal government is giving itself the means to control the funds which should be devoted to creating training centres or new facilities, according to need and, it should be noted, according to its own criteria in a field coming under provincial jurisdiction.

Québec considers that unconditional transfer payments for post-secondary education, school fees and assistance to students are not negotiable, since they belong to the field of education, which comes under the provinces' exclusive jurisdiction.

Québec also believes that if adult vocational training programs are based on "professions of national importance" and on



rapidly expanding economic sectors, Québec's labour market needs and the problems presently faced by Québec workers will be left out of consideration.

The federal government's approach towards vocational training simply does not correspond to the situation in Québec. At the present time, the Québec economy is experiencing serious difficulties. Due to high interest rates and the Canadian government's trading policies in particular, firms are on the verge of bankruptcy, massive layoffs are frequent, industrial sectors like the textile and footwear sectors, which employ several thousand workers, are threatened, and the unemployment rate is high. In such a context, how can Québec accept a vocational training policy designed for a "rapidly expanding economy"?

In the case of Québec, such training should be closely coordinated with other means of encouraging the economic and social development of Québec society. For this reason, Québec wishes to take charge of policy-directing and decision-making in the field of adult training, and repeats its request that the funds which the federal government devotes to adult vocational training in Québec be transferred to it.

### Conclusion

All the provinces, and particularly Québec, have formally recognized that labour market problems arise, in general, from the unique features and situation of each province or each region. The federal government, on the other hand, over-exaggerates the importance of a pan-Canadian labour market and minimizes the attention which should be given to regional and local labour markets. It totally ignores the existence of the linguistic and cultural differences between Francophones and Anglophones, a fact which distinguishes the Québec labour market.

Under these circumstances, Québec is completely justified in wishing to take entire charge of the federal government's labour policies and programs on its territory and in demanding the funds earmarked by the federal government for this purpose.

AI  
77  
-52

# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec



**Ressources humaines**

---

*Document d'appui*





## Les politiques de main-d'oeuvre et le marché du travail

Dans le contexte actuel d'une conjoncture économique difficile, il paraît évident que les efforts des gouvernements doivent tendre vers le développement de politiques cohérentes en matière de main-d'oeuvre de façon à assurer de l'emploi à ceux qui sont en mesure de travailler et à les aider en même temps à se recycler ou à s'adapter aux transformations technologiques amenées par le développement de la société industrielle en constante évolution.

Or, il est intéressant de constater dans le cadre du fédéralisme canadien que nous vivons actuellement, comment la situation se présente à ce sujet sur le plan fédéral-provincial.

La publication récente de deux rapports fédéraux traitant respectivement de l'évolution du marché du travail (rapport Dodge) et de l'assurance-chômage (rapport Gershberg) de même que la tenue d'au moins deux conférences fédérales-provinciales traitant de questions de main-d'oeuvre sans compter les déclarations du ministre fédéral responsable de l'emploi et de l'immigration, nous indiquent de façon assez claire là où le gouvernement entend se loger.

### La création d'emplois

La proposition du gouvernement fédéral en vue de pallier au problème du chômage tient pour l'essentiel aux mesures suivantes:

- une approche communautaire et de long terme au développement économique dans les régions où sévit un chômage chronique élevé, par la mise en place de sociétés d'expansion économique locales (SEEL), financées et soutenues par une société d'expansion économique du Canada (SEEC).
- un recours à la subvention directe liée à l'emploi comme stimulant à la localisation d'entreprises stables.
- une diminution du recours au tarif douanier, au contingentement et aux autres mesures indirectes de stimulation de l'emploi.

Il est difficile pour le Québec de croire au fonctionnement de ces nouvelles propositions étant donné l'absence flagrante de coordination entre les différents ministères fédéraux eux-mêmes. C'est d'ailleurs peut-être ce que le gouvernement fédéral a lui-même reconnu en tentant de réorganiser ses ministères fédéraux à vocation économique. Encore là, le gouvernement croit améliorer son action en intervenant directement en régions par-dessus la tête des provinces.

Entre-temps, cependant, le Québec était pénalisé au niveau de nombreuses décisions à caractère économique ayant une incidence directe sur l'emploi, suite à un manque de coordination des principaux intervenants fédéraux.

Ainsi dans le cas du dossier Volkswagen qui a avantage l'Ontario, c'est une perte d'un investissement de 100 millions et d'une possibilité d'au-delà 700 emplois que le Québec a essuyée, sans compter l'effet d'enchaînement qui amènera, toujours en Ontario, l'installation d'autres usines de pièces d'autos, lesquelles généreront plus de 2000 emplois. De

plus, si l'intention du ministre fédéral de l'Emploi et de l'Immigration de fonder un centre de formation aéronautique à Winnipeg était retenue, ce serait encore 40 millions qui échapperaient au Québec. Rien ne pourrait justifier une telle décision puisque 50% des activités aéronautiques sont déjà installées au Québec et qu'elles génèrent 45% des emplois dans ce secteur. Le dossier des fameux F-18 en est une autre illustration, alors que l'Ontario récoltait la part du lion pour la production des éléments structurels de l'avion.

On peut donc douter que le gouvernement fédéral, à l'aide de nouvelles structures, puisse véritablement répondre aux besoins des travailleurs et travailleuses du Québec. A tout le moins, il désire manifestement implanter son image à travers tout le Québec et s'identifier comme le seul et unique pourvoyeur d'emplois.

Par ailleurs, la création de nouvelles structures (SEEL, SEEC) n'offrirait qu'un rôle de dédoublement peu fonctionnel, forcément coûteux et inadapté aux besoins du Québec. Là encore, le gouvernement fédéral ne veut pas reconnaître les structures mises de l'avant par le Québec en ce domaine et qui sont orientées vers le développement économique qui lui est propre.

En effet, le Québec a déjà identifié et fixé ses priorités en matière de développement dans "Bâtir le Québec" (dont le volet II doit être bientôt rendu public) et développé ses propres outils et programmes d'intervention tant au niveau du développement communautaire et de long terme, tel que le Programme expérimental de créations d'emplois communautaires (PECEC) qu'au niveau des groupes ayant des besoins spéciaux comme le Programme d'intégration des jeunes à l'emploi (PIJE) et le Programme de retour au travail (PRET). Or, il est inacceptable que le gouvernement fédéral propose des empiètements et des dédoublements d'activités et ce, au moment même où le Québec connaît une situation économique difficile et a identifié la création d'emplois comme préoccupation majeure.

Enfin, l'une des principales mesures d'adaptation de la main-d'oeuvre au marché du travail que le gouvernement fédéral semble vouloir de plus en plus mettre de l'avant a trait à la mobilité géographique. Or cette mesure ne saurait constituer une alternative valable pour le Québec. En effet, c'est un trait de la spécificité du Québec que les travailleurs francophones sont peu mobiles vers l'extérieur en raison de facteurs sociaux et culturels importants.

En conséquence, le Québec réclame donc l'entière responsabilité des programmes de création d'emplois et la récupération des fonds consacrés par le fédéral en cette matière.

#### Le programme d'assurance-chômage

Depuis l'adoption de la nouvelle législation sur l'assurance-chômage en 1971, le régime a continuellement évolué, à travers les nombreuses modifications législatives, vers un resserrement des conditions d'admissibilité et des taux de prestations et une diminution de la part du gouvernement fédéral dans le financement.

En appliquant la réforme de 1981 proposée par le groupe de travail fédéral sur l'assurance-chômage (rapport Gershberg), la part du financement du régime par le gouvernement fédéral serait fixée à 15% alors qu'elle était de 22.5% en 1980 et à 53% en 1975. Ceci nous est présenté dans un contexte où le Québec accuse un taux de chômage de près de 12% avec plus de 350 000 chômeurs.



La réforme se caractérise par une sévérité accrue envers les travailleurs présentant un faible attachement au marché du travail (travailleurs occasionnels ou saisonniers) alors que la période de travail devrait être plus longue et la durée des prestations plus courte. Elle préconise aussi un nouveau partage des coûts entre le gouvernement et le secteur privé qui vise à fixer la contribution du gouvernement peu importe la conjoncture économique. Enfin la réforme propose de couvrir l'adoption au même titre que la maternité et suggère l'abandon de la prestation de retraite.

Globalement, la réforme Gershberg se soldera par une diminution de près de 60 millions dans les déboursés versés au Québec et un accroissement de 65 millions de la facture des cotisations payées par le Québec dont 8 millions pour le gouvernement du Québec à titre d'employeur. Cette restriction dans la portée du régime provoquera des impacts sur le programme d'aide sociale qui sont évalués entre 24 et 30 millions pour l'année budgétaire 1983-84, soit quelques 5000 ménages de plus par mois.

En somme pour Ottawa le calcul est simple: réduisons notre budget au régime d'assurance-chômage et Québec assumera les coûts à l'intérieur de son régime d'aide sociale. Somme toute, les réformes proposées au chapitre de l'assurance-chômage serviraient plutôt à renflouer les déficits fédéraux.

Le 14 septembre dernier, le gouvernement du Québec, par la voie du ministre du Travail, de la main-d'oeuvre et de la sécurité du revenu, M. Pierre Marois, faisait connaître sa position vis-à-vis le projet de réforme du régime d'assurance-chômage. M. Marois mentionnait entre autres que "certaines des propositions fédérales au titre de l'assurance-chômage recueillent l'accord du Québec alors que d'autres, tel le resserrement des conditions d'admissibilité, la restructuration de la période de prestations et l'augmentation de la pénalité pour ceux qui abandonnent volontairement leur emploi sans motifs valables, comportent plus de désavantages que d'avantages pour les travailleurs québécois. Cependant, le maintien de ces dispositions par le fédéral ne pourra être discutable que si les économies réalisées au Québec sont réinvesties totalement au profit des chômeurs pénalisés par le réforme et dans le cadre des programmes québécois de création d'emplois".

### La formation professionnelle

A ce chapitre, le rapport du groupe de travail sur le marché du travail (rapport Dodge) proposait globalement la diminution des fonds versés à titre de transfert inconditionnel pour l'éducation post-secondaire et d'apporter plusieurs modifications au programme de formation professionnelle.

En ce qui a trait à l'enseignement post-secondaire, il semble, suite aux rencontres fédérales-provinciales des ministres des Finances, que le gouvernement fédéral s'achemine effectivement vers une diminution importante des sommes consacrées au financement des programmes établis dont l'enseignement post-secondaire.

En ce qui concerne le programme de formation professionnelle, suite à la conférence fédérale-provinciale de Vancouver le 11 janvier, le gouvernement fédéral entend non seulement diminuer les montants consacrés à la formation en institution (environ 10%), mais il entend, à la faveur d'un réaménagement du programme de formation, exercer un plus grand contrôle sur les fonds affectés à ce titre. Ainsi les provinces devront se conformer à un modèle national, c'est-à-dire orienter leur système de

formation en fonction de "professions d'importance nationale" si elles ne veulent pas être trop pénalisées sur le plan financier. Or, étant donné la situation propre à chaque province, plusieurs ne pourront ou ne voudront se conformer à un modèle national dicté par Ottawa. En second lieu, le gouvernement fédéral crée une caisse d'adaptation et de perfectionnement professionnels qui verra à financer les installations nécessaires pour assurer une dispensation plus adéquate de cours de formation. Ainsi, par la création de cette caisse, le gouvernement fédéral se donne les moyens de décider lui-même des fonds qui devront être consacrés à la création de centres de formation ou de nouvelles installations selon les besoins et selon ses propres critères et ce, dans un domaine de juridiction provinciale.

Le Québec considère pour sa part que les transferts de fonds inconditionnels au titre de l'éducation post-secondaire, des frais de scolarité et de l'aide aux étudiants ne sont pas négociables parce qu'ils sont matière d'éducation et relèvent exclusivement de la compétence provinciale.

En ce qui a trait aux programmes de formation, le Québec est d'avis qu'axer la formation professionnelle des adultes sur les "professions d'importance nationale" et sur les secteurs économiques en pleine expansion équivaldrait à passer à côté des besoins du marché québécois du travail et des problèmes auxquels sont présentement confrontés les travailleurs québécois.

En fait, l'approche du gouvernement fédéral en matière de formation professionnelle ne correspond tout simplement pas à la réalité du Québec. Présentement, l'économie québécoise éprouve de sérieuses difficultés. A cause, en particulier, des taux d'intérêt élevés et de la politique commerciale du gouvernement du Canada, les entreprises sont acculées à la faillite, les licenciements collectifs sont nombreux, les secteurs industriels tels ceux du textile et de la chaussure qui emploient plusieurs milliers de travailleurs sont menacés, le niveau de chômage est très élevé. Comment, dans un tel contexte, le Québec peut-il accepter une politique de formation professionnelle conçue pour une "économie en pleine expansion"?

Pour le Québec, cette formation doit être intimement liée aux autres instruments de développement économique et social de la société québécoise. C'est pourquoi le Québec désire prendre en main toute orientation et décision dans le domaine de la formation des adultes et réitérer sa demande que les fonds consacrés par le gouvernement fédéral à la formation professionnelle des adultes au Québec lui soient transférés.

### Conclusion

Toutes les provinces et à plus forte raison le Québec ont formellement reconnu que les problèmes du marché du travail découlent en général de caractéristiques et de situations spécifiques à chaque province ou à chaque localité. Le gouvernement fédéral par contre exagère démesurément l'importance d'un marché du travail pan-canadien et minimise l'attention qu'il faut accorder aux marchés du travail régionaux et locaux. Il ignore totalement l'existence des différences linguistiques et culturelles entre francophones et anglophones qui donnent au marché du travail québécois ses caractéristiques distinctes.

Devant cette situation, le Québec ne peut qu'être justifié de vouloir assumer lui-même l'entière responsabilité des politiques et programmes de main-d'oeuvre du gouvernement fédéral sur son territoire et de réclamer de celui-ci les fonds consacrés à cet effet.



# CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ÉCONOMIE

Ottawa, février 1982



Gouvernement  
du Québec



**Recherche et développement**

---

*Document d'appui*



## RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

La recherche scientifique et technologique constitue l'un des instruments essentiels à la relance de notre économie.

Des quelque 1,415 millions de \$ des dépenses fédérales au titre des activités scientifiques, le Québec ne touchait en 1978-79 que 16,2%, contre 52,6% pour l'Ontario et 31,2% pour le reste du Canada. Avec un per capita de 36,39\$, contre 87,90\$ pour l'Ontario et 50,06% pour le reste du Canada, le Québec demeurerait ainsi largement sous la moyenne canadienne de 60\$.

Le déséquilibre dont souffre le Québec est dû principalement à deux facteurs.

- 1) Le gouvernement fédéral ne consent au Québec que 11,5% de ses dépenses internes de recherche (données pour 1979-80), cinq fois moins qu'en Ontario.

En 1972-73, la part québécoise se fixait à 10,2%.

Il s'agit donc ici d'écarts persistants, largement dus à l'absence d'établissements de recherche au Québec et qui contribuent à défavoriser notre économie au plan de l'emploi, de la fiscalité et des effets d'entraînement sur l'industrie de la RD de haute technologie.

- 2) L'attribution de contrats fédéraux aux entreprises défavorise nettement le Québec qui n'a reçu que 19,2% des sommes versées de 1973-74 à 1979-80 (de fait, cette proportion a chuté à 16,9% en 1979-80).

Le Québec fait meilleure figure en ce qui a trait au financement de la recherche universitaire par les conseils fédéraux, puisqu'en 1979-80 il touchait 24% des sommes versées. Néanmoins de 1972 à 1981, le Québec n'a reçu que 19,9% des sommes octroyées par le principal de ces conseils, le Conseil de recherche en sciences naturelles et en génie (CRSNG) dont les subventions, en sciences naturelles et en génie, sont davantage porteuses de retombées économiques.

Dans ces conditions, le Québec se doit de réclamer d'énergiques mesures pour pallier ces inacceptables disparités régionales, mesures qui requièrent une concertation intergouvernementale véritable et soutenue.

Le Québec propose d'engager dès maintenant la discussion pour assurer sous forme d'investissements, de subventions ou de transferts financiers de gouvernement à gouvernement, les actions propres à rétablir la situation.

A cet effet, nous identifions un certain nombre de dossiers présentant un intérêt particulier pour le Québec, dans les domaines des énergies nouvelles (fusion nucléaire, éoliennes), de l'aide aux entreprises par le truchement du CRIQ, de l'électrochimie et de l'hydrogène, de la toxicologie, de la technologie des plasmas, de la recherche sur les transports, des biotechnologies, des technologies spatiales, de la micro-électronique, etc.





## CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

### LE FINANCEMENT DES ACTIVITES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES AU QUEBEC

#### Introduction

La R-D et l'innovation technologique sont des instruments essentiels à la relance de notre économie.

On estime que le gouvernement du Québec consacre actuellement un peu plus de 400 millions de dollars de son budget à ses dépenses scientifiques.

A ce titre, selon les dernières statistiques disponibles, le gouvernement fédéral, quant à lui, dépensait en 1978-1979 228 millions \$ au Québec contre 745 millions \$ en Ontario et 442 millions \$ dans le reste du pays.

Le Québec est donc loin de recevoir sa juste part puisque avec 26,6% de la population canadienne (au 1er janvier 1979), il ne touche que 16,2% des dépenses fédérales contre 52,6% pour l'Ontario et 31,2% pour le reste du Canada.

Ainsi le Québec se situe-t-il sous la moyenne canadienne de 60 \$ per capita: elle est au Québec de 36.39 \$ contre 87.90 \$ en Ontario et 50.06 \$ pour le reste du Canada.

Il n'y a donc évidemment pas lieu pour le Québec de se montrer satisfait de la situation présente, comme le reconnaissait d'ailleurs publiquement il y a quelques jours le ministre fédéral aux sciences et à la technologie, monsieur John Roberts (1).

---

(1) Le Devoir, 27 janvier 1982.

Cet ordre de choses n'est pas nouveau. Aussi le Québec, surtout depuis une quinzaine d'années, a-t-il, à travers les déclarations d'hommes politiques de tous les gouvernements, fréquemment exposé ses préoccupations quant aux façons cavalières d'Ottawa d'intervenir dans des domaines de compétence québécoise, quant aux inégalités criantes dans la distribution régionale des dépenses scientifiques fédérales et réclamé à maintes reprises que s'engage sur ces questions un véritable dialogue et s'enclenchent des processus de concertation efficaces et soutenus.

En novembre 1973, dès la première rencontre des fonctionnaires du groupe de travail Québec-Ottawa sur les politiques scientifiques, ceux-ci avaient soulevé notamment la question des inégalités régionales et souligné que la nouvelle politique fédérale d'impartition, loin de régler ce problème, accentuait les disparités existantes. Malheureusement le MEST\* quelques mois plus tard, en 1974, mettait fin à l'existence de ce comité, qui constitue à ce jour la première et la seule expérience de concertation régulière du fédéral avec le Québec en ces matières.

Lors de la première conférence ministérielle fédérale-provinciale sur la R-D industrielle, en novembre 1978, le représentant du Québec, le Dr Camille Laurin, avait insisté sur ce qu'"une véritable concertation entre les gouvernements représentés ici serait le gage d'un progrès sensible dans tout le chemin qui reste à parcourir". Cependant, malgré que le communiqué final ait convenu que "les ministres responsables de la recherche et du développement industriel devaient se réunir au besoin de temps en temps", l'initiative n'eut pas de suite.

Pourtant cette concertation, et la nécessité de parvenir à des ententes, n'est pas moins pressante aujourd'hui qu'en 1978, comme nous nous proposons de le démontrer dans les pages qui suivent.

---

\* Ministère d'Etat aux Sciences et à la Technologie

# 1 - Tableaux des dépenses scientifiques du gouvernement fédéral

En ce qui a trait aux revendications du Québec, il y a lieu de désagréger sous trois chefs les données globales dont nous faisons état au tout début de ce texte. Il s'agit d'une part des dépenses internes du gouvernement fédéral et d'autre part de ses dépenses externes, s'effectuant soit par le truchement de ses Conseils, soit sous forme de contributions ou de contrats. On examinera donc ici successivement chacun de ces cas.

## Dépenses internes du gouvernement fédéral

En 1978-1979, sur des dépenses totales de 1 400 millions \$, le gouvernement fédéral en consacrait 896 millions \$, soit 64%, aux activités scientifiques de ses propres établissements.

De ces sommes, le Québec touchait 103 millions \$ contre 518 millions \$ à l'Ontario, soit 5 fois moins (1).

Ainsi que l'écrivait dans Le Devoir du 30 décembre dernier le ministre d'Etat au développement culturel et scientifique:

"L'une des raisons pour lesquelles le débat sur les dépenses fédérales au Québec, par rapport aux dépenses effectuées dans les autres régions, est parfois si embrouillé tient au fait que les statistiques fédérales mettent dans une catégorie à part les dépenses consacrées aux activités scientifiques dans la "capitale nationale" qui comprend Ottawa et Hull. Comme si Ottawa ne se trouvait pas en

---

(1) Ces chiffres ne comprennent que les dépenses en sciences naturelles et en génie. Les données manquent pour le domaine des sciences humaines.

Ontario, ni ne contribuait au développement, à la fiscalité et à l'emploi de la province voisine. Grâce à cette astuce, la part de l'Ontario dont font état les rapports fédéraux paraît plus raisonnable... Il convient donc, pour bien comprendre la réalité, de partager le montant dépensé dans la région de la capitale entre Ottawa et Hull; or tous s'entendent pour dire que la part ontarienne des dépenses effectuées dans cette région représente 90% du total."

Avec seulement 11,5% des dépenses scientifiques internes du gouvernement fédéral, le Québec se trouve du même coup désavantagé au plan de l'emploi puisque des 22 775 personnes employées par le fédéral dans le domaine des sciences naturelles, 2 368 seulement travaillaient au Québec contre 13 028 en Ontario. La juste part du Québec eût été d'environ 6 000 emplois.

Ces dernières données valent pour 1979-1980. Celles de 1972-1973 établissaient la part du Québec à 10,2% des dépenses scientifiques internes du gouvernement fédéral.

Ces écarts persistants, largement dûs à l'absence d'établissements fédéraux de recherche au Québec, n'ont pu manquer d'avoir un impact négatif considérable non seulement sur notre fiscalité et sur l'emploi, mais aussi sur le développement de nos universités ainsi privées de débouchés pour leurs diplômés et sur notre développement industriel frustré notamment des effets d'entraînement de la R-D de haute technologie et des bénéfices que tire l'industrie ontarienne de sa symbiose avec l'establishment fédéral de recherche.

#### Dépenses externes du gouvernement fédéral

##### A) Les conseils subventionnaires

Bien que l'éducation soit un domaine de compétence provinciale, le gouvernement fédéral intervient quotidiennement dans les activités de recherche de toutes les



universités canadiennes, par le biais de ses trois conseils subventionnaires: le Conseil de recherche en sciences humaines (CRSH), le Conseil de recherche en sciences naturelles et en génie (CRSNG) et le Conseil de recherche médicale (CRM). Au Québec, malgré que notre province, avec une contribution d'environ 50 millions \$, fasse davantage que toute autre province, le gouvernement fédéral représente la principale source de financement direct de la recherche universitaire.

Au total, il s'agit là du secteur des dépenses scientifiques fédérales où le Québec fait la meilleure figure. Des 166 M \$ versés au Canada par les conseils subventionnaires au cours de l'exercice 1979-1980, 39,2 M \$ ont été obtenus par les universités québécoises soit 24% des budgets de ces conseils (1).

Cependant la situation varie considérablement selon les conseils, puisque le Québec recevait respectivement:

- 31% du budget du CRM,
- 24% du budget du CRSH et
- 20% du budget du CRSNG.

Compte tenu du budget modeste du CRSH, c'est donc la performance des chercheurs du domaine médical qui rend surtout compte de la part québécoise de 24%, puisque ceux-ci touchent 44% des sommes versées par les conseils à nos universités.

Cependant, il importe de noter que du point de vue économique ce sont les subventions en sciences naturelles et en génie du CRSNG qui sont davantage porteuses de retombées économiques. Or le 20% de 1979-1980 n'a rien de singulier: de 1972 à 1981, le Québec n'a reçu en moyenne que 19,9% des sommes octroyées par le CRSNG.

---

(1) Ces données sur les conseils proviennent des publications de l'Institut canadien d'information scientifique et technique.

Rien n'indique donc un redressement de la situation déficitaire du Québec (1). Si au total le Québec n'a pas lieu de se plaindre pour ce qui est du niveau de financement des autres conseils subventionnaires fédéraux, il s'en faut cependant que les prestations du CRSNG, aujourd'hui comme par le passé, correspondent à nos attentes et à nos besoins.

Dans l'énoncé de politique Un projet collectif, paru en mai 1980, le Québec réclamait l'entière rétrocession aux provinces des programmes fédéraux de soutien à la recherche universitaire, domaine de compétence provinciale.

En attendant que l'on parvienne à des transferts financiers complets, des actions énergiques s'imposent. En effet, le dossier statistique plaide éloquemment pour une meilleure prise en compte des besoins régionaux, surtout là où se joue plus directement notre avenir économique (dépenses du CRSNG), en même temps que les compétences constitutionnelles autorisent pour le moins à un rôle régulateur du Québec en ce qui a trait aux dépenses des conseils subventionnaires fédéraux. Ce rôle paraît d'ailleurs d'autant plus nécessaire que les conseils fédéraux, au lieu de ne soutenir comme autrefois que la recherche libre, se sont depuis quelques années résolument engagés dans la définition de programmes de recherche orientée ou thématique susceptibles de jouer dans nos universités un rôle de plus en plus structurant.

Ainsi, par exemple, même le CRSH entend consacrer des sommes de plus en plus importantes de son budget à soutenir des recherches correspondant à des "objectifs nationaux" et songe même à financer la mise sur pied de véritables instituts de recherche. Dans la même perspective, le CRSNG étudie présentement la possibilité de créer des centres d'appareillage scientifique qui risquent de donner naissance à des établissements universitaires camouflés.

---

(1) On allègue parfois au gouvernement fédéral les sommes reçues au titre du "développement régional" comme indice de redressement de la situation du Québec (89% des subventions en 1971-1972, 66% en 1976-1977, 70% en 1978-1979). Il convient toutefois de faire remarquer que ce programme dit de "développement régional" demeure de taille mesquine. Il ne comptait en 1979-1980 que pour 12% du budget du CRSNG.

Ce sont là des initiatives ou des projets qui nous paraissent appeler un dialogue et des interventions au niveau proprement politique.

De façon générale, quand il ne s'agit plus de soutien à de la recherche libre, il nous semble qu'il y a lieu non seulement de veiller au respect des orientations et des priorités de R-D définies par le Québec, mais de réclamer la prise en charge de ces programmes et leur financement à partir de transferts des fonds fédéraux aux organismes québécois.

B) Les autres dépenses scientifiques externes,  
notamment en matière de contrats de R-D

En 1978-1979 le fédéral a versé globalement 215,9 M \$ aux industries au titre des dépenses scientifiques. De ce montant, 54,2 M \$ ont été dépensés au Québec, soit 25,1%, alors que 118,7 M \$, soit 55%, l'était en Ontario et 19,8% (42,8 M \$) dans le reste du Canada. En 1976-1977, la part du Québec était de 24,8%, l'année suivante elle s'élevait à 25,4%.

En 1978-1979 encore, les montants versés par contrats aux entreprises comptaient pour 116,8 M \$, soit 54,1% des sommes totales versées aux entreprises, mentionnées ci-dessus. A ce titre, des compilations du ministère fédéral des Approvisionnements et Services indiquent que, pour les sept années écoulées de 1973-1974 à 1979-1980, le Québec a reçu 19,2% des sommes versées pour contrats de R-D (contre 54,2% à l'Ontario). De fait de 1973-1974 à 1979-1980, la proportion québécoise a chuté de 25,4% à 16,9%.

Au titre des dépenses externes, ce sont donc les subventions fédérales à quelques grandes entreprises (Pratt et Whitney, Spar Aéro-Spatiale, ...) qui contrebalancent le manque de contrats de R-D accordés aux entreprises québécoises. Or, ces subventions sont en bonne part accordées au titre des recherches pour la défense dont souvent la confidentialité ne garantit pas tous les effets d'entraînement souhaitables.

En conclusion

Il se dégage donc de ce tableau sommaire trois points principaux:

1) C'est principalement à cause des dépenses scientifiques internes dans les établissements fédéraux, que le Québec ne reçoit pas sa part des dépenses fédérales au titre de la recherche.

A cet égard, l'augmentation des dépenses fédérales au Québec paraît liée à la mise sur pied au Québec d'établissements fédéraux de R-D plus nombreux. On aura l'occasion d'y revenir plus loin.

2) L'attribution de contrats fédéraux de R-D aux entreprises et aux institutions du Québec devra faire l'objet d'efforts particuliers.

3) Enfin, le Québec devra bénéficier davantage des dépenses du CRSNG, ce qui paraît imposer une véritable politique de développement régional.

De façon générale, il y a lieu d'envisager dès maintenant une véritable concertation intergouvernementale des orientations des conseils subventionnaires, en même temps que la prise en charge au Québec de certains programmes de ces conseils à partir de transferts de fonds fédéraux aux organismes québécois.

\*

\*

\*



## 2 - Des dépenses scientifiques fédérales au bénéfice de projets de développement québécois

Dans la perspective de la revendication par le Québec de sa juste part des dépenses scientifiques fédérales et d'une compensation pour l'impact économique négatif du manque à recevoir au cours des années écoulées, s'imposent la présentation et la défense de projets susceptibles de bénéficier de ces dépenses.

Les projets dont nous allons brièvement faire état ci-dessous correspondent tous à des dossiers déjà en cours, et dont la progression eût été beaucoup plus sûre et plus rapide si le gouvernement fédéral avait nettement identifié et mandaté un interlocuteur pour le Québec. Il s'agit là, bien entendu, d'une liste non exclusive.

### A) Projets en cours ou en préparation avec le concours du fédéral

#### Tokamak

La première phase du programme semble bien enclenchée. Les équipes de l'IREQ et du Consortium montréalais sont au travail.

Il paraît opportun d'envisager dès maintenant avec le Centre national de recherche du Canada (CNR) l'amorce de la phase II de ce programme de R-D sur la fusion nucléaire.

#### Eoliennes de très grandes tailles

Ce projet est en cours à l'Institut de recherche de l'Hydro-Québec (IREQ), avec la participation du CNR. Il convient d'assurer la poursuite de ces travaux de développement et favoriser, le cas échéant, la fabrication par des entreprises québécoises.

### Le Centre de recherches industrielles du Québec (CRIQ)

Dans l'intérêt du développement industriel québécois, il importe d'obtenir des ressources additionnelles et de faire bénéficier le CRIQ d'un élargissement des programmes fédéraux et d'un accès plus aisé au programme de propositions spontanées; il faudra également viser le développement d'ententes permettant de confier au CRIQ l'adaptation pour le Québec de programmes fédéraux visant les entreprises.

### Laboratoire de pathologie animale et projet d'un centre intégré de recherche agro-alimentaire à Saint-Hyacinthe

Agriculture Canada a demandé déjà l'autorisation d'achat d'une parcelle du parc industriel de Saint-Hyacinthe. Il s'agit, à cette étape, d'obtenir du gouvernement fédéral un engagement ferme d'investir selon un calendrier précis, et de donner forme à ce projet, en concertation avec le Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, dans les plus brefs délais.

### Electrochimie et hydrogène

Dans le cadre du Comité québécois de l'hydrogène, les principaux représentants de l'industrie québécoise, les associations de promotion industrielle (COPEM, CIDEM), divers ministères québécois et des représentants du MEER ont élaboré un projet de développement pour l'industrie de l'hydrogène au Québec.

Les implications économiques et industrielles de ce programme atteindraient plusieurs milliards.

Un projet pilote d'électrolyse d'environ 2 M \$ est déjà en construction dans la région de Montréal, par Noranda et l'IREQ. Un projet plus ambitieux (quelques douzaines de millions \$) est à l'étude.

Un Conseil québécois de l'hydrogène, chargé de la mise au point des stratégies de développement de l'industrie de l'hydrogène et du développement au Québec d'une structure d'entreprises interreliées, a été créé ces derniers jours avec l'appui du gouvernement du Québec.

Cette stratégie devrait notamment conduire à l'implantation d'un Institut de recherche en électrochimie dans la région de Montréal, de préférence dans le voisinage immédiat de l'IREQ.

Le gouvernement du Québec, dans le cadre d'un accord Québec-Ottawa, pourrait céder ou faciliter l'acquisition des terrains, et l'on pourrait envisager que cette création d'un institut se fasse conjointement avec le gouvernement fédéral.

- B) Autres dossiers d'intérêt pour le Québec et à propos desquels il convient de négocier avec le fédéral des dépenses d'investissement ou une participation au fonctionnement

#### Toxicologie

Des consultations préliminaires ont déjà eu lieu avec plusieurs personnes et organismes. Au cours des prochains mois, une étude poussée sera réalisée avec le concours de tous les milieux intéressés. Il y aura lieu, lors du dépôt de cette étude, d'explorer avec le gouvernement fédéral, et notamment le CNR, des possibilités de financement commun.

#### Technologie des plasmas

Noranda a mis au point, au cours de la dernière décennie, une technologie des plasmas dont le développement expérimental intéresse l'IREQ qui se propose d'assurer la poursuite des travaux de développement. Cette technologie, qui présente des applications intéressantes dans le domaine de la métallurgie, pourrait faire l'objet d'une valorisation bénéficiant d'un financement ou d'une participation du gouvernement fédéral.

### Centre de recherche et d'essais sur les transports

Le MICT et le ministère des Transports du Québec ont souligné à quelques reprises la nécessité d'établir dans la région de Montréal un Centre de recherche et d'essais de matériel roulant de transport. Le gouvernement du Québec pourrait accorder son appui à un projet dont l'initiative reviendrait aux entreprises directement concernées (vg. Bombardier - MLW).

Cette initiative consoliderait et compléterait les efforts déjà existants dans la région de Montréal (Université de Montréal et Transport Canada).

### Centre d'analyse du réseau interférométrique canadien

La Société canadienne d'astronomie a proposé en 1979 la construction d'un réseau d'antennes radio-astronomiques s'étirant de Vancouver à Terre-Neuve. Selon ce projet, une ou plusieurs de ces antennes seraient situées au Québec.

Selon nos informations, le CNR considérerait ce projet comme prioritaire dans son programme de financement.

De concert avec sept (7) universités canadiennes, l'Université de Montréal entend demander au CNR d'être choisie comme site du Centre d'analyse pour l'ensemble de ce réseau.

Ce centre emploierait à temps plein environ 75 personnes, astronomes, ingénieurs, informaticiens et techniciens.

### Programme spatial canadien

Le gouvernement canadien a rendu public en décembre 1981 son nouveau programme spatial. 476 millions \$ seront dépensés de 1981-1982 à 1984-1985, principalement dans les domaines des communications (104 M \$), de la télédétection (136 M \$) et du développement des techniques (156 M \$).



En ce qui concerne les dépenses internes, on peut prévoir qu'elles le seront en quasi totalité hors du Québec, en raison du site des laboratoires et centres de recherches fédéraux en la matière, d'autant que le programme n'envisage aucunement la création de nouvelles installations au Québec. Pour ce qui est des contrats, le Québec ne devrait pas être trop mal placé car "l'entrepreneur principal en matière de satellites" choisi par Ottawa, Spar Aérospatiale, est implanté à la fois à Toronto et à Montréal.

Le Québec devrait obtenir d'Ottawa des engagements fermes tant pour ce qui est des dépenses internes que des contrats, afin d'éviter ce qui se produit pour le F 18.

### Biotechnologies

Dans la foulée du Rapport Brossard, qui a recommandé au gouvernement fédéral de consacrer 500 M \$ aux biotechnologies au cours des dix prochaines années, le gouvernement fédéral s'apprête à présenter un programme de développement de la R-D biotechnologique et des bioindustries.

Le Québec dispose d'un potentiel important dans ce domaine, s'est doté d'un Programme d'intervention pour le développement de la recherche en biotechnologies et le Programme économique des quatre prochaines années comprendra des mesures visant le soutien aux bioindustries québécoises.

Il convient de s'assurer que les dépenses fédérales dans ce secteur sauront miser sur le potentiel québécois.

La technologie des fermentations pourrait être singularisée comme objet d'entreprises conjointes avec le fédéral qu'il faudrait intéresser, notamment, à des investissements dans des installations pilotes.

### Micro-électronique et autres dossiers

Le gouvernement fédéral, par le truchement de son ministère de l'Industrie et du Commerce, consacre 1 M \$ sur cinq ans au soutien d'un Centre de recherche à l'Université de Sherbrooke. Néanmoins le gros des dépenses fédérales dans le domaine demeure concentré en Ontario.

Le Programme économique des quatre prochaines années, de même que le Rapport de conjoncture sur la recherche en communications, qui seront rendus publics dans quelques semaines, identifieront tous deux comme prioritaire le secteur de la micro-électronique.

La participation du fédéral paraît souhaitable, notamment quant au soutien aux recherches de transfert liant les universités et les industries.

De la même façon, on peut s'attendre à ce que d'autres mesures proposées dans le cadre de Bâtir le Québec (phase 2), ou dans la foulée des rapports de conjoncture sur la recherche en transport, en forêts ou en agro-alimentaire, fournissent des occasions de réclamer pour le Québec de substantielles dépenses fédérales de R-D.

### Conclusion

Il est clair que les projets d'un grand intérêt pour le développement économique du Québec sont nombreux; beaucoup de ceux-ci nécessitent un financement considérable et offrent l'occasion de commencer à combler les manques accumulés par le Québec dans la distribution des dépenses scientifiques fédérales.

On sait que le gouvernement fédéral a fixé pour objectif au Canada de faire passer les dépenses totales de R-D de 0,95% à 1,5% du PNB en 1985. Il s'agit là sans doute d'un objectif louable. Cependant le plan élaboré pour l'atteinte de cet objectif soulève de sérieuses réserves car aucune de ses provisions ne vise une plus équitable répartition régionale des dépenses scientifiques. Dans ces conditions, rien ne prouve que la position relative de la recherche et de l'industrie québécoises ne continuerait pas à se détériorer.

Comme a tenté de l'établir ce document, il importe donc que le Québec fasse entendre ses réclamations avec vigueur. Les projets du type de ceux présentés ici en deuxième partie paraissent de nature à susciter des engagements fédéraux, sous forme d'investissements, de subventions ou de transferts de gouvernement à gouvernement.

Le Québec est déterminé à assumer toutes ses responsabilités dans le développement de cet important secteur. A cette fin, le Québec est disposé à agir de façon concertée avec tous les intéressés.



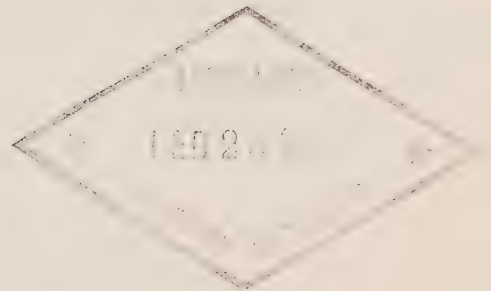


DOCUMENT: 800-16/052

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE' 2-4 février 1982

Québec



Ottawa  
Février 1982



CONFERENCE DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE, 2-4 février 1982

Estimation du temps et du coût reliés à la préparation et à la participation du Québec à cette conférence.

1 - T E M P S

- Le Conseil des ministres a étudié le dossier de la Conférence lors de ses trois séances régulières de janvier (3 heures)
- Le CCRI (unité de coordination composée des sous-ministres de principaux ministères) s'est réuni à trois reprises (6 heures)
- Une rencontre de travail impliquant le Premier ministre, deux autres ministres et une dizaine de fonctionnaires et attachés de cabinet s'est tenue (3 heures)
- Une quinzaine de fonctionnaires ont rédigé les documents nécessaires à ces rencontres et à la Conférence des Premiers ministres (soit une trentaine de documents, chacun ayant nécessité une ou plusieurs versions différentes) (Presque à temps plein pendant 2 semaines)
- Un personnel technique d'une douzaine de personnes a assumé la préparation matérielle des cahiers de la délégation québécoise, ainsi que des pochettes d'information. Dans une bonne proportion, ce travail a dû s'exécuter en dehors des heures de travail régulières, ce qui suppose souvent une rémunération additionnelle (3 jours intensifs)
- Une équipe de traducteurs a produit une version anglaise de la plupart des documents (5 jours)

2 - C O Ů T

On a relevé ici que les coûts directs supplémentaires, à l'exclusion donc des salaires réguliers et des frais généraux.

- Temps supplémentaire

19 personnes (360 heures de sur-temps) 4.300 \$

(reporté)

4.300 \$

- Achat et location de matériel

Vélox	300 \$
Cahiers	530 \$
Composition	370 \$
Pochettes	860 \$
Séparateurs	430 \$
Chemises	240 \$
Impression et photocopie	12,000 \$
Etudes du MF	3,600 \$
Photocopieur	600 \$

---

18,930 \$

- Transport et séjour

Déplacement-avion	3,600 \$
Transport-automobile	840 \$
Hôtel	4,600 \$
Repas	1,500 \$
Divers	200 \$

---

10,740 \$

GRAND TOTAL

33,970 \$

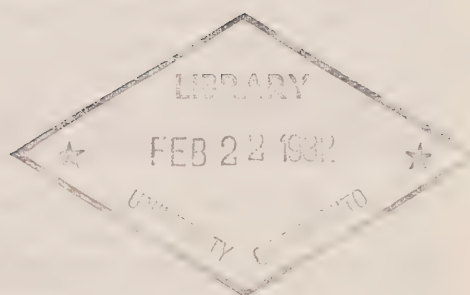


DOCUMENT: 800-16/051

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

PARTICIPATION DU QUEBEC AUX CONFERENCES FEDERALES-PROVINCIALES

Québec



Ottawa  
Février 1982

## PARTICIPATION DU QUEBEC AUX CONFERENCES FEDERALES-PROVINCIALES

Certains ministres fédéraux ont commencé à s'en prendre au Québec du fait qu'il a boycotté ces derniers temps quelques conférences fédérales-provinciales. Ceux-ci ont notamment laissé entendre que le Québec se privait ainsi de millions de dollars qui seraient disponibles à Ottawa. Ces déclarations apparaissent pour le moins abusives. Les quelques faits suivants éclairent la situation.

### 1 - CONFERENCES AUXQUELLES LE QUEBEC N'APAS PARTICIPE

- Conférence fédérale-provinciale sur le statut de la femme, Vancouver, 11-12 nov.

Ordre du jour : Ratification de la Convention internationale pour l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes

Politiques de garderie

Pensions

Avortement

Congé de maternité, paternité

Viol

Le Québec n'a pas participé parce que les intérêts économiques et financiers du Québec n'étaient pas touchés. De plus, plusieurs de ces sujets relèvent de la compétence du Québec.

- Conférence fédérale-provinciale sur les systèmes touristiques, Toronto, 16-19 novembre

Rencontre de fonctionnaires portant sur un échange d'information sur les techniques de marketing touristique. Le Québec assume depuis toujours la responsabilité de "vendre" le Québec comme destination touristique. Sa spécificité lui assure à cet égard un avantage naturel sur les autres provinces. De plus, le Québec par son réseau de délégation à travers le monde est à l'avant-garde sur le plan de la technique touristique.

Les échos qui nous sont parvenus de cette rencontre nous confirment que le Québec a fait une économie de temps et d'argent en n'assistant pas à cette manifestation.

- Comité fédéral-provincial des fonctionnaires responsables des droits de la personne, Ottawa, 15-20 novembre

Ordre du jour : Ratification de la Convention internationale pour l'élimination de la discrimination à l'égard des femmes.

Le Canada sur la scène internationale au plan des droits de la personne.

Rapports du Canada à l'O.N.U. sur les droits de la personne.

Il est manifeste, à l'examen des seuls titres de l'ordre du jour, que le Québec n'a pas perdu de millions de dollars lors de cette rencontre. D'autant plus, est-il nécessaire de le rappeler, que la Charte québécoise des droits et libertés est plus "avancée" que la Charte fédérale.

- Rencontre du Conseil des ministres de l'Education avec le Secrétaire d'Etat du Canada, Toronto, 3 décembre

Le renouvellement des accords sur l'enseignement de la langue seconde et sur l'enseignement dans la langue de la minorité était le seul point de l'ordre du jour.

A cet égard, le Québec offre à sa minorité linguistique des services qui sont sans pareils dans les autres provinces canadiennes. Cette situation fait qu'il est plus ou moins utile d'en discuter dans un cadre multilatéral.

D'ailleurs, lors de cette rencontre, les discussions ont systématiquement tourné en rond, le Fédéral refusant de mettre sur la table sa position.

- Réunion fédérale-provinciale des ministres de l'agriculture, Ottawa, 7 décembre

Cette réunion visait à des échanges de vues sur la question de stabilisation des revenus des producteurs de boeuf et de porc. La position bien connue du gouvernement fédéral sur ce point est, à toutes fins utiles, de s'accaparer l'ensemble de responsabilité dans ce domaine à l'exclusion des provinces. Le même refrain a été repris lors de la réunion du 7 janvier, avec le même "résultat" que les discussions antérieures avaient déjà produit.

- Réunion fédérale-provinciale des ministres de la Justice, Ottawa, 7-9 décembre

Les sujets suivants étaient à l'ordre du jour :

Le rapport MacDonald sur la sécurité  
Loi sur les infractions sexuelles  
Réforme législative sur le cannabis  
Loi sur les jeunes contrevenants

Le Québec avait un observateur à cette conférence (M. Dupré du bureau du sous-ministre de la Justice) qui a confirmé que nous n'avions rien perdu, tout au contraire. Le Fédéral pour sa part a été ennuyé de l'absence du Québec du fait que celui-ci appuie certaines des législations fédérales et que le Fédéral aurait apprécié le soutien du Québec "autour de la table".

Par ailleurs, il faut noter que le ministre fédéral de la Justice M. Chrétien, qui présidait la rencontre, a quitté au beau milieu de la conférence, pressé qu'il était d'aller porter à Londres la résolution constitutionnelle du Canada anglais.

- Conférence fédérale-provinciale des ministres du Tourisme, Ottawa, 11 décembre

Ordre du jour : Echange d'information

Réorganisation des services ferroviaires aux voyageurs touristiques

Information sur les négociations entre le Canada et les Etats-Unis sur les lignes aériennes touristiques



## Aide fédérale au développement de l'industrie touristique

Sous ce dernier item, il ne s'agissait pas de discuter de programmes ou de financement à l'industrie, mais plutôt de discuter d'une "directive ministérielle fédérale relative à la présence visible du gouvernement fédéral et son application particulière dans le secteur touristique". En fait, il s'agissait de voir comment on peut assurer plus de visibilité et de publicité à la présence fédérale dans le secteur du tourisme.

Le Québec n'a absolument rien perdu par son absence. Il est à noter que la question du Palais des congrès ou celle des centres de ski mentionnée il y a quelques jours par Monsieur Joyal, n'était aucunement à l'ordre du jour de cette rencontre. Ce sont là des questions bilatérales Ottawa-Québec pour lesquelles le ministre québécois de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme, M. Biron a apporté les rectificatifs nécessaires.

### - Conférence fédérale-provinciale des ministres des mines, Ottawa, 18 janvier

L'ordre du jour portait sur la discussion d'un document de travail sur une politique minérale canadienne.

Les discussions fédérales-provinciales, dans ce secteur de juridiction provinciale, n'ont strictement rien donné.

### - Réunion fédérale-provinciale et territoriale des fonctionnaires responsables de la condition féminine

(Suites aux deux rencontres déjà traitées plus haut et portant essentiellement sur les mêmes sujets).

CONCLUSION : Il ressort clairement de ce qui précède que le Québec n'a absolument rien perdu sur le plan économique et financier, ni sur aucun autre plan d'ailleurs. Tout au contraire, le Québec a tout au moins fait des économies au plan des déplacements et frais de voyages qu'aurait occasionnés une participation de ses représentants.

## 2 - CONFERENCES AUXQUELLES LE QUEBEC A PARTICIPE

Non seulement le Québec a-t-il la conviction de n'avoir rien perdu en boycottant un certain nombre de rencontres, mais il a la certitude d'avoir perdu des centaines de millions de dollars sur des questions discutées lors de conférences auxquelles il a participé : les arrangements fiscaux et les politiques de main d'oeuvre.

Sur le premier point, le Québec perdra \$675 millions pour la prochaine année, si la proposition fédérale se concrétise. Sur le second point, le gouvernement fédéral a annoncé, devant les représentants de toutes les provinces réunis à Vancouver le 11 janvier dernier, une baisse de 10% des sommes consacrées à la formation professionnelle des adultes.



CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE

Déclaration du Premier ministre  
concernant la proposition  
fédérale révisée sur le FPE





DECLARATION DU PREMIER MINISTRE  
CONCERNANT LA PROPOSITION  
FEDERALE REVISEE SUR LE FPE

DANS LE COMMUNIQUE QU'ILS ONT PUBLIE A LA SUITE DE LA CONFERENCE QU'ILS ONT TENUE EN AOÛT DERNIER, LES PREMIERS MINISTRES DES PROVINCES ONT DEMANDE AU GOUVERNEMENT FEDERAL DE:

"... COMMENCER DES MAINTENANT A COLLABORER AVEC LES PROVINCES A L'AMELIORATION DU PROGRAMME EXISTANT. ILS ONT INSISTE POUR QUE SOIT RESPECTE L'OBJECTIF INITIAL DU FPE, QUI EST D'ASSURER LE FINANCEMENT STABLE ET PREVISIBLE DES PROGRAMMES.

LES PREMIERS MINISTRES PROVINCIAUX SE SONT DITS PRETS A PARTICIPER A UNE ETUDE CONJOINTE POSITIVE DES MOYENS DE PARFAIRE LE PROGRAMME POUR QU'IL REPONDE AUX BESOINS DES CANADIENS EN MATIERE DE SANTE ET D'ENSEIGNEMENT TOUT EN RESPECTANT LE ROLE DES DEUX ORDRES DE GOUVERNEMENT."

BIEN QUE NOUS SOYONS DISPOSES A ENTREPRENDRE DES NEGOCIATIONS EN VUE D'UNE NOUVELLE ENTENTE SUR LE FINANCEMENT DE L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE, QUI ENTRERAIT EN VIGUEUR LE 1ER AVRIL 1983 COMME L'A PROPOSE M. MACEACHEN DANS LE BUDGET DE NOVEMBRE, C'EST DANS LE MEME ESPRIT DE COLLABORATION QUI A INSPIRE CETTE INVITATION ET PARCE QUE LES PREMIERS MINISTRES

M'ONT DE NOUVEAU INDIQUE AUJOURD'HUI QU'ILS S'ENGAGENT A CONCLURE UN ACCORD MUTUELLEMENT ACCEPTABLE DANS LE SENS QUE JE LEUR AI PROPOSE; QUE JE LEUR FAIS L'OFFRE PRECISE SUIVANTE TOUCHANT LE FPE.

SI LES PROVINCES ACCEPTENT L'OFFRE FEDERALE RELATIVE AUX AUTRES ASPECTS DES ACCORDS FISCAUX, LE GOUVERNEMENT FEDERAL EST DISPOSE A MAINTENIR, PENDANT TOUTE L'ANNEE FINANCIERE 1983-1984, LE MECANISME ACTUEL PREVU POUR LES TRANSFERTS AU TITRE DU FPE, Y COMPRIS LES ARRANGEMENTS CONCERNANT L'ANNEE DE BASE ET LES ECHELLES MOBILES POUR LES PROGRAMMES D'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE, SOUS RESERVE DES CONDITIONS SUIVANTES:

1. QUE LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX S'ENGAGENT A AUGMENTER LE FINANCEMENT GLOBAL DE L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE AU COURS DE CHACUNE DES DEUX PROCHAINES ANNEES FINANCIERES A UN TAUX AU MOINS EGAL AU TAUX D'AUGMENTATION DES TRANSFERTS\* EN ARGENT ET EN IMPOTS CONSENTIS AU TITRE DU FPE;

2. QUE LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX S'ENGAGENT A DISCUTER, AVEC LE SECRETAIRE D'ETAT, DE MECANISMES QUI PERMETTRAIENT DE REALISER LES GRANDS OBJECTIFS NATIONAUX EN MATIERE D'APPUI

---

\* ECHELLE MOBILE DU FPE

1982-1983 - 11,7%

1983-1984 - 11,9%



GLOBAL A L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE, OBJECTIFS QUI SERAIENT DEFINIS DANS LES DISPOSITIONS LEGISLATIVES FEDERALES QUI REGIRAIENT LES TRANSFERTS CONSENTIS A L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE AU TITRE DU FPE, ET QUI ENTRERAIENT EN VIGUEUR A LA FIN DE L'ANNEE FINANCIERE 1983-1984. LES OBJECTIFS FEDERAUX SONT:

- A) LA MOBILITE - AUCUNE PREFERENCE FONDEE SUR LA PROVINCE D'ORIGINE, TANT POUR CE QUI EST DES ETUDIANTS QUE DES ENSEIGNANTS;
- B) L'ACCESSIBILITE - GARANTIE D'ACCES RAISONNABLE AUX PROGRAMMES D'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE ET DE FORMATION DES ADULTES POUR TOUS LES CANADIENS ADMISSIBLES;
- C) L'IMPUTABILITE - RENSEIGNEMENTS SUFFISANTS SUR LES PROGRAMMES TOUCHANT L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE AFIN DE PERMETTRE AU PARLEMENT DE DETERMINER L'EFFICACITE DE SES PROGRAMMES DE FINANCEMENT, ET AUX FINS DE LA PLANIFICATION NATIONALE ET INTERNATIONALE;

D) LA PLANIFICATION CONJOINTE - ACCEPTATION D'UNE PLANIFICATION CONJOINTE FEDERALE-PROVINCIALE POUR LA MISE EN OEUVRE DE MESURES QUI PERMETTRONT D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS FIXES DANS LE DOMAINE DE L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE ET DE LA FORMATION;

E) LES LANGUES - ACCEPTATION DE FOURNIR LA CHANCE AUX CITOYENS DU CANADA DE PARFAIRE LEUR CONNAISSANCE DES LANGUES OFFICIELLES DANS LE CADRE DE L'ENSEIGNEMENT FORMEL ET AUX MINORITES DE LANGUE OFFICIELLE DE RECEVOIR L'ENSEIGNEMENT POSTSECONDAIRE DANS LEUR PROPRE LANGUE.

3. LES MINISTRES FEDERAL ET PROVINCIAUX CHARGES DES PROGRAMMES DE FORMATION POURSUIVRONT LEURS DISCUSSIONS DANS LE BUT D'EN ARRIVER A DE NOUVELLES ENTENTES SUR LA FORMATION DE LA MAIN-D'OEUVRE D'ICI AU MOIS D'AOUT 1982.

4. EN CE QUI CONCERNE LES PROGRAMMES D'ASSURANCE-SANTÉ ET LE PROGRAMME DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES DE SANTÉ, LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL CONTINUERA SES PAIEMENTS DE TRANSFERT AUX GOUVERNEMENTS PROVINCIAUX DANS LE CADRE DU FINANCEMENT DES PROGRAMMES ÉTABLIS POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE 1982-1983, ET ACCORDERA UNE CONTRIBUTION ÉQUIVALENTE PAR LA SUITE, AFIN D'EN ARRIVER À UNE DÉFINITION CLAIRE DES CONDITIONS ET DES NORMES DE CES TRANSFERTS, AINSI QUE DES MÉCANISMES NÉCESSAIRES À LEUR APPLICATION, LA MINISTRE FÉDÉRALE DE LA SANTÉ ET DU BIEN-ÊTRE SOCIAL ENTREPRENDRA SOUS PEU DES DISCUSSIONS AVEC SES HOMOLOGUES PROVINCIAUX EN VUE D'ÉLABORER UNE NOUVELLE LOI FÉDÉRALE RELATIVE À LA SANTÉ QUI ENTRERA EN VIGUEUR D'ICI LE 1ER AVRIL 1983. LE FINANCEMENT DE BASE PRÉVU DANS CETTE MESURE LÉGISLATIVE SERA ASSUJETTI À LA GARANTIE ÉNONCÉE PLUS HAUT.
5. LES MINISTRES FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX CHARGÉS DE PROGRAMMES DANS LES SECTEURS MENTIONNÉS PLUS HAUT PROFITERONT DE LEURS PROCHAINES DISCUSSIONS POUR ÉTUDIER LES MÉCANISMES QUI PERMETTRAIENT DE MIEUX RÉPONDRE DEVANT LES LÉGISLATURES, ET PARTICULIÈREMENT DEVANT LE PARLEMENT FÉDÉRAL, DES DÉPENSES EN CAUSE, ET DE FAIRE EN SORTE QUE LES CITOYENS SOIENT CONSCIENTS DE L'ORIGINE DES FONDS CONSACRÉS À CES PROGRAMMES.

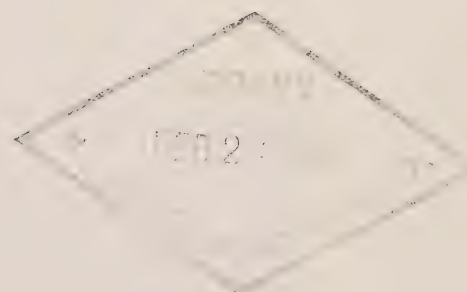




CA1  
22  
- C 52

FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMY

Prime Minister's Statement for revised  
Federal Proposal on EDF



Ottawa  
February 1961



PRIME MINISTER'S STATEMENT FOR REVISED  
FEDERAL PROPOSAL ON EPF

I HAVE NOTED THAT IN THEIR COMMUNIQUE FROM THE PROVINCIAL PREMIERS' CONFERENCE LAST AUGUST, PREMIERS CALLED UPON THE FEDERAL GOVERNMENT TO:

"BEGIN AT ONCE TO WORK IN COOPERATION WITH THE PROVINCES TO BUILD ON, AND IMPROVE, THE CURRENT PROGRAM. THEY URGED THAT THE ORIGINAL PURPOSE OF EPF, TO PROVIDE STABLE AND PREDICTABLE PROGRAM FUNDING, BE RESPECTED.

THE PREMIERS EXPRESSED A WILLINGNESS TO PARTICIPATE IN A COOPERATIVE AND CONSTRUCTIVE REVIEW OF WAYS IN WHICH THE PROGRAM MIGHT BE FURTHER REFINED TO MEET THE HEALTH AND EDUCATIONAL NEEDS OF CANADIANS WHILE RESPECTING THE ROLE OF BOTH ORDERS OF GOVERNMENT."

WHILE WE ARE PREPARED TO BEGIN NEGOTIATIONS NOW ON A NEW POST-SECONDARY EDUCATION AGREEMENT TO BE IN EFFECT BY APRIL 1, 1983, AS MR. MACEACHEN PROPOSED IN THE NOVEMBER BUDGET, IT IS IN KEEPING WITH THE COOPERATIVE TONE OF THAT CALL AND THE FURTHER INDICATIONS WHICH PREMIERS HAVE GIVEN TO ME TODAY THAT THEY UNDERTAKE TO REACH A MUTUALLY SATISFACTORY

SETTLEMENT ALONG THE LINES I HAVE SUGGESTED TO THEM,  
THAT I WOULD MAKE THE FOLLOWING SPECIFIC OFFER WITH  
RESPECT TO EPF.

IN RETURN FOR PROVINCIAL ENDORSEMENT OF THE  
FEDERAL OFFER WITH RESPECT TO OTHER ASPECTS OF FISCAL  
ARRANGEMENTS THE FEDERAL GOVERNMENT OFFERS TO CONTINUE  
THE CURRENT EPF TRANSFER MECHANISM INCLUDING BOTH BASE  
YEAR AND ESCALATOR ARRANGEMENTS FOR POST-SECONDARY  
EDUCATION PROGRAMS THROUGH FISCAL YEAR 1983-84 SUBJECT  
TO THE FOLLOWING STIPULATIONS:

1. PROVINCIAL GOVERNMENTS UNDERTAKE TO INCREASE  
OVERALL FUNDING FOR POST-SECONDARY EDUCATION  
IN EACH OF THE NEXT TWO FISCAL YEARS AT A  
RATE AT LEAST EQUAL TO THE RATE OF INCREASE  
OF EPF CASH AND TAX TRANSFERS\*;
2. PROVINCIAL GOVERNMENTS UNDERTAKE TO DISCUSS  
WITH THE SECRETARY OF STATE MECHANISMS BY

---

\* EPF ESCALATOR

1982-83 - 11.7%

1983-84 - 11.9%



WHICH THE ACHIEVEMENT OF THE MAJOR NATIONAL OBJECTIVES WITH RESPECT TO THE OVERALL SUPPORT OF POST-SECONDARY EDUCATION MAY BE ASSURED WITH A VIEW TO DEFINING THESE OBJECTIVES IN FEDERAL LEGISLATION GOVERNING EPF POST-SECONDARY TRANSFERS AND IMPLEMENTING SUCH LEGISLATION BY THE END OF FISCAL 1983-84, THE FEDERAL OBJECTIVES INCLUDE:

- A) MOBILITY - NO DISCRIMINATION OF PREFERENCE FOR STUDENTS OR FACULTY ON THE BASIS OF PROVINCE OF ORIGIN;
- B) ACCESSIBILITY - THE ASSURANCE OF REASONABLE ACCESS TO POST-SECONDARY EDUCATION AND ADULT TRAINING PROGRAMS FOR ALL QUALIFIED CANADIANS;
- C) ACCOUNTABILITY - THE PROVISION OF ADEQUATE INFORMATION ON THE POST-SECONDARY EDUCATION PROGRAMS, TO ENABLE PARLIAMENT TO ASSESS THE EFFICACY OF ITS FUNDING PROGRAMS AND FOR NATIONAL AND INTERNATIONAL PLANNING;
- D) CO-OPERATIVE PLANNING - AGREEMENT TO JOINT FEDERAL AND PROVINCIAL PLANNING FOR THE IMPLEMENTATION OF MEANS TO ACHIEVE NATIONAL OBJECTIVES IN POST-SECONDARY EDUCATION AND TRAINING;

- E) . LANGUAGE - AGREEMENT TO PROVIDE FULL OPPORTUNITY FOR THE PEOPLE OF CANADA TO INCREASE THEIR KNOWLEDGE OF CANADA'S OFFICIAL LANGUAGES THROUGH FORMAL LEARNING AND FOR MEMBERS OF MINORITY OFFICIAL LANGUAGE GROUPS TO RECEIVE POST-SECONDARY EDUCATION IN THEIR OWN LANGUAGE.
3. FEDERAL-PROVINCIAL DISCUSSIONS AMONG MINISTERS RESPONSIBLE FOR TRAINING PROGRAMS WILL CONTINUE WITH A VIEW TO ARRIVING AT NEW TRAINING AGREEMENTS BY AUGUST 1982.
4. WITH RESPECT TO HEALTH INSURANCE AND EXTENDED HEALTH CARE PROGRAMS THE FEDERAL GOVERNMENT WILL CONTINUE TO PROVIDE TRANSFERS TO PROVINCIAL GOVERNMENTS UNDER EPF ARRANGEMENTS THROUGH FISCAL 1981-83 AND AT COMPARABLE LEVELS THEREAFTER. IN ORDER TO MORE CLEARLY DEFINE THE NATIONAL CONDITIONS AND STANDARDS

BY WHICH THOSE TRANSFERS ARE MADE AND THE MECHANISMS BY WHICH THOSE STANDARDS MAY BE ACHIEVED, THE FEDERAL MINISTER OF HEALTH AND WELFARE WILL UNDERTAKE TO BEGIN DISCUSSION IN THE IMMEDIATE FUTURE WITH HER PROVINCIAL COLLEAGUES LEADING TO THE DEVELOPMENT OF NEW FEDERAL HEALTH LEGISLATION FOR IMPLEMENTATION BY APRIL 1, 1983 WITH BASIC FUNDING UNDER THAT LEGISLATION TO BE SUBJECT TO THE GUARANTEE OUTLINED ABOVE.

5. FEDERAL AND PROVINCIAL PROGRAM MINISTERS IN THE SECTORS REFERRED TO ABOVE WILL INCLUDE IN THEIR FORTHCOMING DISCUSSIONS CONSIDERATION OF MECHANISMS TO ASSIST IN IMPROVING ACCOUNTABILITY TO LEGISLATURES AND PARTICULARLY THE FEDERAL PARLIAMENT FOR THE EXPENDITURES INVOLVED AND FOR ASSURING THAT CANADIANS ARE AWARE OF THE SOURCES OF FUNDING FOR THE PROGRAMS INVOLVED.



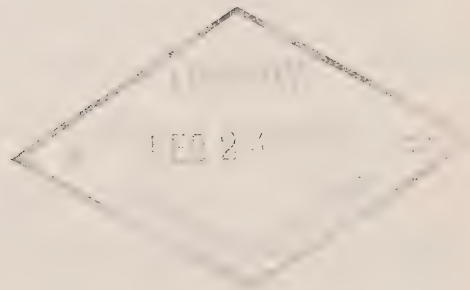


CAI  
72  
-E 52

TRANSCRIPT OF THE PRIME MINISTER'S CLOSING STATEMENT AT  
THE FINAL SESSION OF THE FIRST MINISTERS' CONFERENCE ON  
THE ECONOMY, CONFERENCE CENTRE, OTTAWA, FEBRUARY 4, 1982.

TRANSCRIPTION DE LA DECLARATION FAITE PAR LE PREMIER  
MINISTRE A LA SEANCE DE CLOTURE DE LA CONFERENCE DES  
PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIE, AU CENTRE DE  
CONFERENCE, A OTTAWA, LE 4 FEVRIER 1982.

---





THE CHAIRMAN , PRIME MINISTER TRUDEAU

I think it was perhaps a salutary exercise to follow up on your suggestion, Premier Lougheed, and reverse the order of speakers. It certainly permits us at this end to share the feeling you must sometimes have when you speak after everyone else has spoken two and a half hours and you are addressing a rather exhausted audience.

I can just reassure you that I won't be asking equal time with the provinces because that would mean we would be here for another two and a half hours.

I will nonetheless try and deal with some of the important issues raised by the Premiers, some in the course of following my notes and some by adding remarks as they come.

You will recall that in my opening remarks on Tuesday morning I pointed out that we were passing through a critical moment in our history, a moment marked equally by the severe economic problems of today and the unmistakably bright prospects for Canada in the near future. I suggested that the challenge for us at this conference was to see what would could do to bridge the gap to that future, to see whether we could hasten its arrival and see what obstacles to its achievement we could remove. It is still too early to say whether our talks have helped to bring that future a few steps closer, but at least they have helped us have a clear vision of the road that lies before us with all its twists and turns and its many puzzling forks and in that I think I am echoing the feeling that several First Ministers have stated in their closing remarks.

This conference has been preoccupied with three critical issues and I want to address them in turn.

First, there is the concern which is foremost in the minds of every Canadian, and that question is: do we have the collective will to mount a sustained action on

the entwined problems of inflation, jobs and interest rates? And I want to dispel right away any illusion that may have been created by the reporting of this conference, an illusion that the Government of Canada is preoccupied solely with inflation while provincial governments are concerned about the suffering and hardship of unemployment or about stimulating economic growth.



Je vais répéter ça en français parce que c'est un point sur lequel on s'est assez longuement attardé en français. Le but du Gouvernement fédéral, autant que celui des provinces, est de créer des emplois et de créer une activité économique qui donnerait suite à ces emplois. Et lorsque vous avez dit, M. Lévesque, que depuis 1968, notre Gouvernement n'était pas préoccupé par le problème du chômage, qu'il était uniquement obsédé par le problème de l'inflation, je me permets de vous rappeler simplement les chiffres, tout au long de la décennie passée, qu'on a compilés sous la rubrique d'Olympique économique et qui indiquaient, je vous le rappelle, que de tous les pays industrialisés, le Canada est celui qui, de très loin, a créé le plus grand nombre d'emplois par rapport au chiffre total de sa population.

Ca, c'est une donnée qui est vraie pour toute la décennie passée. Vous vous inquiétez, et à juste titre, de la performance du Québec et du Canada dans la période actuelle, c'est-à-dire depuis une couple d'années, alors que nous ne créons pas les emplois au même rythme. Je voudrais simplement vous dire que ce n'est pas une façon juste de raisonner que de dire que lorsque les emplois sont créés au Québec, c'est dû uniquement au mérite du Québec, mais lorsque la performance s'affaiblit, ça, ça devient la faute du Fédéral.

Je pense que si les emplois ont diminué au Québec comme ailleurs depuis un certain nombre de mois, en fait depuis le mois d'août dernier, alors que la baisse dans le chômage qui existait depuis quelques années s'est mise à remonter, je pense que cela est dû à l'ambiance économique générale et le Québec, pas plus que d'autres provinces sont des victimes désignées, sauf qu'en ce que peut-être le Québec, plus que d'autres, a réussi à créer pour l'entreprise un climat inhospitalier; mais ça, c'est un problème qui relève du Gouvernement provincial et sur lequel je ne m'attarderai pas ici.

Simplement quand vous donnez des exemples des efforts du Gouvernement fédéral à créer des emplois ailleurs, comme si on ne faisait rien dans le Québec et vous avez cité les sommes supposément versées à Chrysler et à Massey-Ferguson, laissez-moi vous dire que nous n'avons pas versé un sou à Chrysler ou à Massey-Ferguson. Il y a eu des garanties de prêts ou d'investissements, mais nous n'avons pas versé un sou. Néanmoins, vous soulignez, avec l'indignation qui vous est coutumière, que nous n'avons de l'argent que pour les autres provinces et vous oubliez de dire, par exemple, qu'on a donné plus de 100 millions à KHD à Boucherville, pour une usine Diesel, un autre 300 millions à Pratt et Whitney, dans le Québec pour un moteur PT-6, un moteur d'avion dont on a déjà vendu pour plus d'un milliard.

On peut ajouter un autre 50 millions pour le moteur PT-7, et caetera. Donc, les faits ne sont pas tels que vous les exposez, mais pour autant que vous concluez sans cesse votre plaidoyer pour une plus grande coopération de la part du Gouvernement canadien, je me permets de vous rappeler que c'est votre Gouvernement, et non le nôtre, qui a décidé de mettre fin à ces coopérations et c'est vous, sauf erreur, qui interdisez à vos ministres de participer à des conférences fédérale-provinciales au niveau ministériel ou au niveau bureaucratique, dont il ressortirait sans doutes des bénéfices économiques pour la province, si toutefois la province se donnait la peine d'y assister.

The federal government therefore, is not concerned with inflation for inflation's sake. We are concerned with the welfare of Canadians, the solid, genuine long-term welfare of our people. In fact if comparisons had to be made I would say that we are more concerned about unemployment and economic growth than many of the provincial governments have shown themselves to be precisely because we are ready to tackle the difficult problem of inflation. Experience both here and elsewhere has shown us that you cannot have real, long-term economic development or generate lasting employment unless you are first prepared to deal with the problems like inflation which stand in their way. There is no avoiding the requirements of self-discipline. We cannot solve the nation's problems by merely claiming that the responsibility for solving them lies with some other level of government. We have chosen our course, the federal government, it is one of restraint in our own finances, but we have done it in such a way as to be fair to all Canadians. If we do nothing about our own inflation now, we will once again find ourselves unable to be fully competitive in the world economy and that means a direct loss of jobs and of economic growth, the very things the provincial governments say they want. So things are not as simple as they sometimes appear and the easiest path may not really lead you to your chosen destination.

It is easy to say, as many Premiers have done at the beginning and now at the end of this conference, that we should simply lower interest rates and let the dollar fall, and I recognize that in the minds of most of the Premiers who advocated that or who were prepared to consider it, they surrounded it with a lot of other conditions, but in essence we should lower interest rates and look with some equanimity at the possibility, and some Premiers were on the record mentioning the amount, of a 75 cent dollar. That is a depreciation of about ten per cent in the value of the dollar. But what are the conse-



quences of so reducing the value of the country's currency? Let's look at that 75 cent dollar. First, it would dramatically worsen inflation. For every three-cent fall in the dollar there is a one point rise in inflation so a ten per cent depreciation to 75 cents would add three points to our rate of inflation. That means an inflation now of more than 15 per cent. Not only would that pose an immediate hardship on every Canadian, but wage and price demands would necessarily follow suit and begin to exceed 15 per cent and no doubt we would soon be on our way to 20 per cent.

What about the provinces themselves? What about the impact of a 75 cent dollar on their own finances? Our provinces owe almost \$40 billion of debt in the United States so a ten per cent depreciation would mean the annual debt servicing costs would increase by some \$400 million and the added capital loss would be another \$4 billion. Do the provinces really want to add those additional sums to their accounts?

Premier Blakeney, you quoted the federal position as being, and I believe I noted it exactly, "The only way to deal with inflation is to have high interest rates." You said that about us. I say our position is exactly contrary to that. We say the only way to deal with high interest rates is to deal with inflation. We are not trying to deal with inflation by having high interest rates. High interest rates are the direct consequence of inflation and therefore we are trying to deal with inflation so that high interest rates won't keep on. Surely that is the only responsible course, to collectively attack the sources of inflation.

Now each government has its own area of responsibility. We have the power over money and banking. You, the provinces, have the power over wages, prices and profits. So I asked you, and I ask you tonight, what action are you prepared to take within your own jurisdictions to help establish the conditions for dependable, long-term

economic growth, a lowering of inflation which should encourage that growth and the lowering of interest rates which would follow from that lowering of inflation? Because wages, prices and profits, all within your jurisdiction, are obviously the main vehicles of inflation and they are also something, I repeat, which fall within the powers of the provincial governments. You recall the courts have decided that; it is only in the cases of grave national emergency that the Constitution allows the federal government to take action to moderate prices and wage increases.

I say frankly wage settlements in particular are a key indicator of the future development of cost inflation and therefore of a country's international competitive position, and wage settlements in Canada have lately been showing a worrisome trend. I say no more than worrisome, but if we compare it to our major trading partners it is a fact—wage settlements peaked in the United States at just over 10 per cent in 1980 and are expected to be below nine per cent this year. Well in Canada they have continued an upward climb. They were well above the U.S. rate in 1980 and have continued to rise above 13 per cent in 1981. In recent months the trend continued upward. Many settlements are now in the range of 12 to 15 per cent and this at a time, as many of you have pointed out, when we are entering a heavy bargaining calendar, particularly in the provincial public sector. The federal government could ignore this worrisome condition if it wished to and allow matters to grow worse until, as it happened once before at a certain Thanksgiving lunch as we were reminded, we realized that there was a severe national crisis which existed and as a result of that the federal government would be able to invoke its constitutional powers over prices and profits and wages, but by that time the health of the economy would be gravely compromised and in any case no responsible leader could consciously allow such a crisis to occur.

So true political leadership I believe consists in solving problems well before they turn into emergencies. It also consists of more than pointing a finger at the other guy, in this case the federal government, and saying, "It is all his fault." The problem of public sector wages was raised by some Premiers in their presentations to the conference. For that reason and because the provincial governments have jurisdiction over prices and wages the federal government responded to these concerns with an important proposal during our discussions this week. We suggested that together the eleven governments, which should be providing economic leadership in this country, together we take a bold step and encourage a moderation of the wage settlement trend which threatens our long-term economic security. We proposed that both levels of government agree on a temporary public sector wage guideline which would serve as an indicator for the whole economy and would provide leadership to the private sector. We proposed that the earnings of those making over \$50,000 a year would be completely frozen so those who were concerned about some announcements in the past few days that some of the higher officials of the federal government were getting big increases, anyone over \$50,000 would be frozen, not one cent increase. Those below \$15,000 at the other end of the scale, \$15,600, would be granted increases equal to the rate of inflation to make sure that they wouldn't fall behind in their purchasing power as they have fallen behind in the last few years. We would make sure that those at the lower end, those least able to make the sacrifice would have wage increases equal to the rate of inflation and those in between would be limited to a graduated series of increases depending upon income, going from full CPI compensation at the bottom to zero at the top.

This proposal grew naturally from our concern for fairness and for an equitable sharing of the burden of fighting inflation among all Canadians. What was the



answer of the Premiers? Nearly unanimously the answer was no. They asked for fast action on interest rates which are within our jurisdiction, but they were unwilling to take any action on public sector wages which fall within theirs, although they themselves, some of them, raised it. Some of them, however, assured us they would undertake to handle their own wage settlements in a way that would not contribute to inflation and I take them at their word. Nevertheless, we will continue to monitor the situation carefully and if public sector settlements throughout Canada do not set a moderating trend for the economy as a whole Canadians everywhere will see the standard of economic leadership being provided at the various provincial levels. What I say now about wages applies, of course, to prices and profits which generally fall within provincial jurisdictions. So when you said tonight, Premier Blakeney, that you couldn't contemplate a guideline for wages alone without having them on prices and on profits, I tell you go ahead. That is within your jurisdiction. Contracts within the provinces are within provincial jurisdiction and if you also want to control other things that is fine. We were responding to a suggestion made I believe by three Premiers on the first day that we look at the public sector and the public sector generally speaking deals with compensation, with wages. It doesn't deal with making profits or settling prices.



So once again we responded to a suggestion that we deal collectively with something which isn't in our collective jurisdiction, but since we have not decided at least to give that collective leadership, the Federal Government will shoulder its own responsibility. The solution of the country's economic problems, as with all its serious ones, requires the exercise of a collective national will and as several of you have stated, we did not find that collective will around this table this week. That doesn't mean that it doesn't exist.

We have been encouraged by statements from the private sector that solutions to our problems can only be found through co-operation among all groups in society. We will seek the views of our colleagues in the provincial governments, in business, in labour and others in order to determine if a consensus exists in the principles of economic management by which both public policy and individual and collective behaviour should be guided in the years ahead.

Premier Lougheed, you pointed out that in our exchange this morning, we had had some disagreement on the role of the private sector and since I am referring to statements from the private sector, I must say I am puzzled at that, because I do remember in our exchange that I said that we had to rely on the private sector for the most significant aspect of job creation in this country and, therefore, it was important to create the economic environment which was favourable to private capital investment. I said that in so many words.

and my recollection is that you agreed with that and indeed I would be surprised if you disagreed. Perhaps it is a faulty recollection of what I said, but that was my position where there was a difference of opinion was when you said that the economic environment in Canada was not favourable to investment mainly, I don't want to distort your words, but I think you said mainly because, or at least the cause that you singled out was the federal budget, and Premier Davis just said that a minute ago.

Well, with respect, the federal budget dates from last November. I suggest that if we look at the reality, the economic environment that we want to create in Canada is not only attributable to something that happened last November, but it is an environment which has been developing over the weeks, the months, and perhaps the years in Canada, and tonight I suggest that we have not -- we have in a sense worsened that economic environment a thousand times more than the budget might allegedly have done by showing that we are unable to come to grips with the cause of inflation and that we will leave here with the message once again that the Feds should bring down interest rates, that collectively, in areas of your responsibility, you will each go home and do your best, but there is no collective leadership emerging from here. I suggest that that is much worse in terms of what it does to the economic environment for investment in this country when the 11 First Ministers at a time of serious concern like now find nothing better than to say, "Well, you should bring down interest rates and we will manage our economies in the way we in each province think is best."

So, on behalf of the Federal Government, I repeat our pledge to provide the national economic leadership that our role demands.

The second major issue of this Conference has been the fiscal arrangements between our governments. For more than 20 years the Federal Government has steadily increased transfers to the provinces and in so doing has decreased its share of total government revenues. From 1959 to 1979, federal expenditures, after transfers to the provinces, have declined from 52 per cent to 33 per cent of total government expenditures in Canada.

...  
le Premier ministre Lévesque qui, encore une fois, a parlé de notre obsession unitaire. Nous voulions tout centraliser, nous voulions contrôler les finances, toutes les juridictions et tout le reste, et c'était une obsession qu'il s'évertuait à dénoncer. Et bien, qu'il retienne ces chiffres. Pendant que nous avons été au pouvoir, depuis 68 et dans les neuf années avant, les dépenses globales de tous les gouvernements, qui étaient partagées au début de cette période dans un pourcentage de 52 p. 100 pour le gouvernement canadien - donc 48 p. 100 pour les gouvernements provinciaux et les municipalités qui en dépendent - est passé, dans cette période d'obsession unitaire, de 52 p. 100 des dépenses pour nous à 33 p. 100; c'est donc que vous avez augmenté, vous les provinces, votre proportion des dépenses globales d'une proportion de 46 p. 100 à 66 p. 100. Qu'est-ce que ça aurait été s'il n'y avait pas eu une obsession unitaire? Je pense que le gouvernement canadien aurait complètement disparu.



And yet despite this massive transfer it was at every Federal-Provincial Conference, where we discussed fiscal transfers or equalization, it was always the same old story. It was never enough. At every Federal-Provincial Conference the provincial cry is always the same, "We have been robbed. They owe us more money. They didn't give us more money. We are merely coming away with a few billion dollars more. We should have more." So I am saying to Canadians, "Let's not be surprised if this five-year renewal of fiscal arrangements results in the same cry; it's not enough." It was not enough in '77 when we had the last agreements, which now the provinces are describing as so good that they would like to continue them, but it was not enough then and it was not enough in '72 and it wasn't enough in '67 and yet I repeat, during that period of 20 years federal expenditures have fallen from 52 per cent of the total to 33 per cent of the total. What would have happened to the Federal Government if we had given you enough? I guess we would have completely ceased to exist, or we would have become as I once said, a confederation of shopping centres.

The facts of the matter are that our proposals for new arrangements were put forward in a spirit of sharing. Total federal transfers to provincial governments are projected to grow on average over the next five years by close to 12 per cent, so the provinces haven't lost anything—talk about amounts they have lost—they

are receiving less than they would receive if the previous arrangements were continuing, but we heeded the cry and the enjoinder of restraint and we're only transferring provinces so that they gain 12 per cent a year on average from our transfers. The total for the next five years . will be some \$107 billion transferred to the provinces. It is not enough, but it is a lot of money.

We have designed this offer so that our transfers to the provincial governments will continue to grow faster. Our transfers to the provinces will grow faster than the rate of growth in federal outlays minus those transfers. It won't grow at 15 or 20 or 25 per cent, but they will still -- our transfers to the provinces will still grow faster than our own spending on ourself. So we are not shifting our deficit to the provinces. We are merely asking the provincial governments to do no more than we are prepared to do ourselves.

Lors de la séance d'ouverture, le Premier ministre Lévesque a prétendu démontrer, graphique à l'appui, que les propositions fédérales sur les arrangements fiscaux entraîneraient une réduction des transferts fédéraux au Québec. Et bien, je dois dire, avec tout le respect que je lui dois, que cela est incorrect. Les données utilisées par M. Lévesque ne tiennent aucunement compte des points d'impôts qui sont un élément essentiel des transferts fédéraux au Québec. Cela est indéniable puisque la valeur des transferts en espèces ne peut pas être déterminée sans qu'on établisse d'abord celle des points d'impôts. Et je rappelle que c'est à la demande expresse du Québec, en 1964, que l'on a remplacé une partie des transferts en espèces par des transferts de points d'impôts pour financer des programmes tels que l'assurance-hospitalisation, l'assurance-maladie, l'assistance sociale et l'enseignement post-secondaire. Cela, on se rappelle, s'est fait en vertu des accords de non-participation; ce qu'on appelle "l'opting out".

Alors, pour connaître la valeur globale des transferts en vertu des arrangements fiscaux, il est essentiel de tenir compte et des transferts des points d'impôts et des transferts en espèces, ce que M. Lévesque n'a pas fait. En vérité, les transferts fédéraux au Québec en espèces et en impôts passeraient d'environ 5 milliards

de dollars en 1981-1982 à 5,3 milliards de dollars en 1982-1983 et seraient de près de 8,4 milliards à la fin de cette période quinquennale, soit 66, 67. Le pourcentage d'accroissement annuel moyen serait de 12.2 p. 100, un peu plus que celui observé depuis 1977 et plus que le taux d'inflation. Alors, ces grandes pertes dont parle le Québec, ce ne sont pas des pertes, ça continue d'être des transferts au titre de la péréquation et des autres programmes, ça continue d'être des transferts qui croîtront plus vite dans les cinq années à venir qu'elles ne se sont accrues dans les cinq années passées.

Globalement, le Gouvernement québécois recevrait 33.9 milliards du Trésor fédéral au cours des cinq années à venir; comparativement à 20.4 milliards depuis 1977. Le Québec reçoit donc à peu près près du tiers du total pour l'ensemble des provinces. Comme dirait M. Lévesque, c'est pas des "peanuts". Mais il ne le dira pas, justement, parce qu'un transfert de cette envergure, de cette magnétude, fait que le Québec reçoit le tiers de ce qui est transféré aux provinces dans l'ensemble du Canada, ça, il vaut mieux ne pas en parler pour pouvoir continuer d'entretenir le mythe de l'ob-session unitaire.



So our original offer was fair, but at this Conference we have made some additional concessions. We have shown flexibility on post-secondary education, the financing of universities. We have offered to extend the present arrangements for another year to mid-1984, or 26 months from now. Several provinces had asked for this. We did so on the understanding that the provincial governments would at least maintain their own present level of financing which had been declining in some years.

During this same two-year period we also requested that the provincial governments undertake to co-operate with the Federal Government, which now pays 57 per cent of the cost of post-secondary education institutions. Maybe we can make that the first sign on the lawn of Toronto University, Premier Davis.

HON. WILLIAM DAVIS: The second. You carry it on we'll make it a third.

THE CHAIRMAN: The Federal Government pays 57 per cent of the cost of post-secondary education institutions.

In devising ways and means by which the Federal Government's legitimate concerns in this field could be met we requested, therefore, that there be that undertaking and that we continue to discuss it over the period of the next two years. The educational and training systems in Canada are in vital need of further support and direction and the Government of Canada wants to ensure that national objectives such as accessibility to institutions for all students and the mobility of those once trained within Canada are guaranteed.

So I repeat because even in their closing statements several Premiers have indicated that they would be cutting their expenditures to post-secondary education and blaming it on us. I make it quite clear, and I distributed the paper this afternoon, that we will continue for two years to maintain the same rate and the same type of transfer so if there is any cutting to the universities or to post-secondary education it will mean that the provinces are rearranging their priorities, and out of the 12 per cent general increase that we are giving to the provinces in transfer payments over the next five years, 12 per cent a year, they will have chosen to spend less on education and more on something else.

Second, in response to provincial demands we discussed an equalization formula in which an additional billion dollars over five years would flow to our poorer provinces over and above the total of 107 billion already offered.

M. Lévesque a trouvé le moyen de dire qu'il perdrait de l'argent. Nous avons dit que nous considérerions d'ajouter un milliard de dollars aux paiements de péréquation pour les rendre plus riches, plus acceptables aux provinces. C'était une idée que le ministre des finances a mis de l'avant au début de l'après-midi dans l'espoir peut-être d'obtenir le consentement des provinces à considérer cela, C'était une offre faite, ou en tout cas une idée mise de l'avant de bonne foi. Bien sûr si on s'évertue à l'avance de décrier cela comme une perte pour le Québec et de présumer qu'encore une fois toujours, par la faute des autres, le Québec va souffrir, je vous dis, M. Lévesque, ce n'était pas notre intention. Notre intention, en lançant cette idée, c'était d'enrichir les paiements de péréquation, par conséquent, d'enrichir les sommes reçues par toutes les provinces qui profitent de la péréquation dont le Québec très largement, comme je l'ai dit.

So on these two concerns, both post-secondary education and equalization, we have thus enriched considerably an already fair federal offer which also includes new approaches to the health sector. I have stated that I would take this matter back to the federal Cabinet and recommend its ratification if Premiers could agree amongst themselves on settling the whole matter on the basis we discussed. We recognize that the provinces have important responsibilities and we are prepared to do our share to assist them in their constitutional obligations, but in continually demanding more money the provinces must recognize that the continued decreases in the federal share of total government revenues would soon lead to a federal government so weak that it would be unable to carry out its national responsibilities.

Premier Hatfield, you talked a great deal about political credit and with a great deal of indignation. I think you didn't show the same measure of tolerance or understanding that Premier Davis did when he offered to put up signs, but I want to point out to you that when we stopped the erosion of the federal spending power which I repeat for the third time tonight is down to 33 per cent of total government spending it is not because we want to get political credit for ourselves. If that can help us as a party, then I am sure as politicians, we wouldn't refuse to get credit, but I want to insist that the point, the political point I am making is a political point not relative to political partisanship, but to the political evolution of Canada. Premier Blakeney correctly referred to something I said around 1976, if you want to see the direction in which a federation is going look at its system of federal transfers. Well, the way in which federal transfers to the provinces were going is that the federal government was increasingly being in a position where it couldn't discharge its own responsibilities and one of those responsibilities is precisely to help the have-not provinces and to redistribute the wealth and



that would be increasingly impossible if the federal government didn't have a sufficient share of total revenues in Canada.

Now I have to, having addressed other Premiers, I have to set the record straight on Premier Lee's allegation because it has to do with political credit in the sense that you meant it and not in the sense I am now understanding. Premier Lee alleged that Jean Lapointe our Minister for Small Businesses went to Prince Edward Island to announce a tourism program for the island without any prior consultation with the Prince Edward Island government. Did I understand you correctly?

HON. JAMES LEE: Yes.

THE CHAIRMAN: Well, that I submit, Premier, is a classic example of fed-bashing. The program announced by Mr. Lapointe comes under the P.E.I. Comprehensive Plan which was signed three months ago by the three levels of government. Under that plan we will spend \$90 million. Half of this goes into programs funded 90 per cent by Canada but administered entirely by Prince Edward Island so the visibility, the political credit with these programs funded 90 per cent with federal taxpayers' money will be gotten by the government of Prince Edward Island. The other half of the \$90 million, the other half goes into programs which are funded 100 per cent by the federal government and which fall within areas of federal jurisdiction and the programs announced by the Minister Lapointe fell within the second half, the half for which we are spending 100 per cent and which is in areas of federal jurisdiction. At the time the Prince Edward Island Comprehensive Plan agreement was negotiated Mr. De Bane offered Prince Edward Island full consultation on the way in which the federal government would spend its money on the second half of the plan, and the Prince Edward Island government represented by Deputy Premier Driscoll refused to accept the offer unless it was allowed a veto -- echoes of Quebec -- a veto over

the way in which the federal government spent its money in areas within its jurisdiction. Of course we couldn't accept that and that is why Minister Lapointe went down and announced a federal program with federal money within areas of federal jurisdiction without Prince Edward Island having a veto and, Premier Hatfield, when we talk of political credit, I think you have here an example of the political credit that the federal government has been failing to get even as a government which owes to its taxpayers to say where it is spending money. I can give you example on example in Quebec, in Manitoba, in other provinces where the federal government puts up 90 per cent of the funds for an old-age home or something like that and it all appears as a provincial initiative. Now if somebody is looking for political credit around this table, it hasn't been the federal government, but maybe we are learning, maybe we are learning.

During the constitutional negotiations in 1980 we refused to transfer powers from the federal government to the provinces unless there was a corresponding transfer of provincial powers to the federal government because we believe that Canadians want a strong national government and that is the same philosophy and that is the political aspect of what we are doing. We intend to stick to this course because, as I mentioned earlier, Canada is at a point when some hard decisions and bold initiatives must be taken if we are going to achieve our full economic potential. Our economic renewal plan identifies five policy areas to which we intend to give priority in the years ahead: industrial development, resource development, transportation, export promotion, and the development of our human resources. We have backed up our strategy proposals with an unprecedented commitment to spend \$60 billion in carrying them out over the next five years. In addition, we have set aside more than \$5 billion for employment and training proposals

which we are actively pushing right now. I want to emphasize however that we are also committed to elaborating and developing our priorities for economic development in close consultation and coordination with provincial governments and the private sector. For example, we will be seeking cooperation in the development of sound human resources so that together we can ensure that Canada has the pool of professional and manpower skills required for economic development now and in the years ahead. The figure was given at this conference, I believe today or yesterday, that at this very time Alberta is experiencing a shortage of some two thousand engineers. Even in Ontario companies are now requesting from our immigration officials permits for hundreds of technical personnel who have not been trained in Canada. You know in post-secondary education we mainly give the money. You decide how many engineers you want and how many political scientists, but the result is we are some two thousand engineers short in Alberta right now and that is the kind of manpower shortage our economy can no longer afford. To prevent such shortages in the future may require some reordering of priorities in education as well as in adult occupational training. While working on the economy we will not forget those Canadians in need.

In the social policy field we will be asking provincial governments to refrain from reducing benefits when the federal government is able to increase social assistance. This has happened in the past, for example, when the federal government increased family allowances and the guaranteed income supplement. Give more money to the aged, more money to the mothers for their child benefits and the provinces would, some of them, not all, would go in and reduce to the citizens most in need that amount of money that we had increased their payments by.

If ever there were a time in which all

parts of Canadian society must pull together in order to overcome our troubles and lay the foundation for a more secure future it is now. The success with which we will do so will determine the economic health of our nation and its place in the international economic order for decades to come.



FEDERAL-PROVINCIAL CONFERENCE  
OF FIRST MINISTERS ON THE ECONOMYCONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE  
DES PREMIERS MINISTRES SUR L'ECONOMIEOttawa  
February 1982Ottawa  
Février 1982

## LIST OF PUBLIC DOCUMENTS

## LISTE DES DOCUMENTS PUBLICS

DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
800-16/004	Prince Edward Island	Opening Statement by the Honourable James M. Lee, Premier
	Ile-du-Prince- Edouard	Allocution d'ouverture de l'honorable James M. Lee, Premier ministre
800-16/005	Saskatchewan	The Road Out of Recessive Highlights of Saskat- chewan's Alternative Economic Policy for Canadians
	Saskatchewan	La voie vers une économie meilleure, grandes lignes de la solution de rechange à la politique économique canadienne
800-16/006	Saskatchewan	Notes for an Opening Statement by Premier Allan Blakeney
	Saskatchewan	Déclaration d'ouverture du Premier ministre Allan Blakeney
800-16/007	Manitoba	Notes for an Opening Statement by the Honourable Howard Pawley, Premier
	Manitoba	Notes pour l'allocution d'ouverture de l'honorable Howard Pawley, Premier ministre
800-16/008	Newfoundland	Opening Statement by the Honourable A. Brian Peckford, Premier
	Terre-Neuve	Allocution d'ouverture de l'honorable A. Brian Peckford, Premier ministre

DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
800-16/009	Ontario	Opening Statement by the Honourable William G. Davis, Premier
	Ontario	Discours d'ouverture de l'honorable William G. Davis, Premier ministre
800-16/010	Ontario	A Blueprint for Economic Recovery
800-16/011	Alberta	Notes for Opening Remarks by Premier Lougheed
	Alberta	Notes pour une allocution d'ouverture du Premier ministre Lougheed
800-16/012	Nova Scotia	Comments by Premier John M. Buchanan
	Nouvelle-Ecosse	Allocution du Premier ministre M. John Buchanan
800-16/013	Federal	Notes for an Opening Statement by the Right Honourable P.E. Trudeau, Prime Minister of Canada
	Fédéral	Déclaration d'ouverture du très honorable P.E. Trudeau, Premier ministre du Canada
800-16/014	British Columbia	The Relative Size of the Provincial Government Sector 1977/1978 - 1981/1982
	Colombie-Britannique	La taille relative du secteur public provincial 1977-1978 à 1981-1982
800-16/015	British Columbia	Note for a Statement by the Honourable William R. Bennett, Premier
	Colombie-Britannique	Notes pour une allocution de l'honorable William R. Bennett, Premier ministre
800-16/017	Québec	Intervention du Premier ministre, monsieur René Lévesque, lors de la séance d'ouverture
	Quebec	Opening Remarks by Mr. René Lévesque, Premier
800-16/018	Québec	Le développement de l'économie
	Quebec	Development of the Economy
800-16/019	Saskatchewan	Equalization Proposal "A Viable Option"
	Saskatchewan	La formule de péréquation "Une solution viable"
800-16/020	Saskatchewan	Public Investment in Canada - Background Paper
	Saskatchewan	Les investissements publics au Canada - Document d'information
800-16/021	Québec	Dossier aéroportuaire montréalais: Bilan d'une politique fédérale

DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
800-16/022	Québec	Dossier Synthèse - Les transports
800-16/023	New Brunswick	Text of Opening Remarks by Premier Hatfield
800-16/024	British Columbia	Highlights: British Columbia Position on Transportation and Canadian Economic Development
	Colombie- Britannique	Faits saillants de la position de la Colombie-Britannique sur le transport et le développement de l'économie canadienne
800-16/025	British Columbia	Notes on Transportation and Canadian Economic Development
	Colombie- Britannique	Notes sur le transport et le développement de l'économie canadienne
800-16/026	Newfoundland	Joint Statement by the Honourable A. Brian Peckford, Premier and Honourable H. Neil Windsor, Minister of Development
	Terre-Neuve	Déclaration commune de l'honorable A. Brian Peckford, Premier ministre et de l'honorable H. Neil Windsor, ministre du Développement
800-16/027	Saskatchewan	News Release Grain Summit Vital, Blakeney Says
	Saskatchewan	Communiqué de presse Pour M. Blakeney, le Sommet de céréales est d'importance capitale
800-16/028	Saskatchewan	Tchorzewski Fears Medicare Threatened
	Saskatchewan	Tchorzewski croit l'assurance-maladie menacée
800-16/029	Saskatchewan	News Release Saskatchewan Proposed Alternative Economic Policy for Canada
	Saskatchewan	Communiqué La Saskatchewan propose une solution de rechange à la politique économique canadienne
800-16/030	Newfoundland	Brief Review of DREE Expenditures in Newfoundland and Proposals Currently Pending
	Terre-Neuve	Aperçu des dépenses du MEER dans la province de Terre-Neuve et projets actuellement en suspens
800-16/031		Joint Provincial Statement on Fiscal Arrangements  Déclaration conjointe des provinces sur les arrangements fiscaux
800-16/033	Québec	Proposition du Québec
	Quebec	Quebec Proposal



DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
800-16/034	British Columbia	Highlights: Closing Remarks by the Honourable William R. Bennett, Premier
	Colombie- Britannique	Faits saillants de l'allocation de clôture de M. W. R. Bennett, Premier ministre
800-16/035	British Columbia	Notes for a Closing Statement by the Honourable William R. Bennett, Premier
	Colombie- Britannique	Notes en vue de l'allocation de clôture de l'hon. William R. Bennett, Premier
800-16/037	Québec	Séance d'information du ministre des Finances du Québec, M. Jacques Parizeau et du ministre d'Etat au Développement économique, M. Bernard Landry Lundi le 1er février 1982
		Annexe - Développement économique/Annex - Economic Development
800-16/038	Manitoba	Closing Statement by the Hon. Howard Pawley, Premier
800-16/039	Québec	Sommaire de la Position du Québec
	Quebec	Summary of Québec's Position
800-16/040	Québec	Gestion de l'économie
	Quebec	Management of the Economy
800-16/041	Québec	Transcription de la Conférence de presse du Ministre des Finances du Québec, Monsieur Jacques Parizeau Le 3 février 1982
800-16/042	Québec	Arrangements fiscaux
	Quebec	Fiscal Arrangements
800-16/043	Québec	Développement régional - Document d'appui
	Quebec	Regional development - Background Paper
800-16/044	Québec	Ressources humaines - Document d'appui
	Quebec	Human resources - Background Paper
800-16/045	Québec	Recherche et développement - Document d'appui
	Quebec	Research and Development - Background Paper



DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
800-16/047	Québec	(1#) La dynamique des finances publiques au Québec The dynamics of finances in Québec
800-16/048	Québec	(1#) La nature et l'évolution des transferts du gouvernement du Canada au gouvernement du Québec: 1972-77 et 1977-82 The nature and evolution of transfers by the government of Canada to the gouvernement du Québec: 1972-77 and 1977-82
800-16/049	Québec	(1#) Les préférences fiscales du régime d'imposition au Canada Tax preferences in the canadian tax system
800-16/050	Québec	(1#) La péréquation fiscale: complément essentiel au régime d'imposition des provinces Fiscal Equalization: an Important Supplement to the Provincial Tax System
800-16/051	Québec	Participation du Québec aux conférences fédérales-provinciales
800-16/052	Québec	Estimation du temps et du coût reliés à la préparation et à la participation du Québec à cette conférence
800-16/053	Federal	Prime Minister's Statement for revised Federal Proposal on EDF
	Fédéral	Déclaration du Premier ministre concernant la proposition fédérale révisée sur le FPE
800-16/054	Federal	Transcript of the Prime Minister's Closing Statement
	Fédéral	Transcription de la déclaration faite par le Premier ministre à la séance de clôture
800-16/055	Secretariat	List of Public Documents
	Secrétariat	Liste des documents publiques
		(1#) Exemplares de ces documents sont disponibles à la Bibliothèque nationale du Québec/Copies of these documents are available from la Biblio- thèque national du Québec





***GRAND & TOY***  
**L26-99579**



